Skrzydlata POLSKA

NR 28 (418) • 8. VII. 1959 • CENA 2 zł

SZYBOWCOWY MISTRZ POLSKI na rok 1959 JERZY POPIEL

W numerze:

ZMIERZCH LEŚNYCH BOGÓW

•

ZAPOMNIANY PRZELOT ATLANTYKU

•

NA PODBÓJ OCEANU

Foto B. Koszewski

V SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI ZAKOŃCZONE

WIELKA UROCZYSTOŚĆ W LESZNIE

W niedzielę, dnia 28 czerwca br., odbyła się na lotnisku w Lesznie uroczystość zakończenia V Szybowcowych Mistrzostw Polski. Miała ona bardzo okazały charakter, przy czym na podkreślenie ze szczególnym zadowoleniem zasługuje fakt, że uroczystość tę, na zaproszenie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, zaszczycili swoją obecnością przedstawiciele Rządu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, Komitetu Centralnego PZPR, Dowództwa Wojsk Lotniczych, Głównego Zarządu Politycznego WP, Komitetu Centralnego ZMS, Kwatery Głównej ZHP, przemysłu lotniczego i licznych instytucji współpracujących z Aeroklubem PRL.

Na trybunie honorowej zajęli miejsca m. in.: członek Biura Politycznego KC PZPR, wicepremier Stefan Jędrychowski, minister Henryk Golański, minister Zygmunt Moskwa, dowódca Wojsk Lotniczych — gen. dyw. Jan Frey-Bielecki, przedstawiciel Głównego Zarządu Politycznego WP — gen. bryg. Blum, I sekretarz KC ZMS Marian Renke, członek Kwatery Głównej ZHP — Dąbrowski, zastępca przewodniczącego Komitetu do Spraw Radiofonii — Henryk Werner, dyrektor generalny Ministerstwa Finansów — Henryk Kotlicki, naczelny dyrektor Motoimportu — Białek, dyrektor Zakładów Sprzętu Lotnictwa Sportowego — Stanisław Wasilewski, ojcowie miasta i powiatu Leszna, wyżsi oficerowie DWLot i GZP WP oraz członkowie Zarządu Głównego Aeroklubu PRL z prezesem — wiceministrem Stefanem Antosiewiczem na czele. Na trybunę honorową zaproszeni zostali również oficjalni goście Aeroklubu PRL, przedstawiciele Stowarzyszenia dla Sportu i Techniki Niemieckiej Republiki Demokratycznej: Werner Garritz i Heinz Attig.

Po przemówieniach powitalnych władz miasta i powiatu Leszna oraz prezesa Aeroklubu PRL, nastąpiło ogłoszenie oficjalnych wyników V Szybowcowych Mistrzostw Polski, a następnie wręczenie przez prezesa Aeroklubu PRL nagród zwycięzcom. Nagrody honorowe otrzymali zdobywcy pierwszych siedmiu miejsc w klasyfikacji ostatecznej oraz wszyscy zwycięzcy poszczególnych konkurencji, rozegranych w czasie mistrzostw. Nagrodę specjalną za najlepsze miejsce w klasyfikacji ostatecznej uzyskane przez zawodnika zagranicznego dostał Austriak — Johann Fritz.

Poza Zarządem Głównym Aeroklubu PRL fundatorami nagród byli: minister Komunikacji Ryszard Strzelecki, przewodniczący GKKF Włodzimierz Reczek, dyrektor ZSLS Stanisław Wasilewski, Prezydium Miejskiej i Powiatowej Rady Narodowej oraz Aeroklub Austrii, którego okazały puchar przywiozła na mistrzostwa ekipa austriacka.

Po wręczeniu nagród dokonana została ceremonia oficjalnego przekazania Aeroklubowi PRL szybowca „Libelle", podarowanego przez Stowarzyszenie dla Sportu i Techniki NRD, a następnie, po opuszczeniu flagi mistrzostw, rozpoczęły się pokazy.

Indywidualna i grupowa akrobacja myśliwskich samolotów odrzutowych oraz szybowcowe i samolotowe pokazy lotnictwa sportowego zdobyły wiele braw publiczności, której kilka tysięcy oblegało lotnisko. Najbardziej jednak podobały się chyba pokazy modelarstwa lotniczego, a zwłaszcza bardzo udane loty modeli zdalnie sterowanych i na uwięzi.

Wspólny obiad na lotnisku dostojnych gości imprezy wraz z zawodnikami, kierownictwem mistrzostw i członkami Zarządu Aeroklubu PRL, a następnie występy estradowe artystów Satyrycznego Teatru Studenckiego (STS) z Warszawy — były dopełnieniem miłego nastroju, jaki towarzyszył całej uroczystości zakończenia V Szybowcowych Mistrzostw Polski. W godzinach popołudniowych goście pożegnali Leszno, odlatując do Warszawy kilkoma specjalnymi samolotami Li-2. Pozostali uczestnicy mistrzostw wraz z przedstawicielami władz i społeczeństwa Leszna spotkali się jeszcze wieczorem na wspólnej kolacji i okolicznościowej zabawie.

„333"

IX KONKURENCJA

Wyniki dziewiątej konkurencji — prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego 184 km na trasie Leszno — Ostrów Wlkp. — Leszno, rozegranej w dniu 23.VI.1959 r.

1. **J. Fritz** — 65,3 km/h — 1 000 pkt; 2. **J. Lisiecki** — 63,7 km/h — 933 pkt; 3—4. **Z. Kudzewicz** — 63,1 km/h — 909 pkt; 3—4. **L. Legenyei** — 63,1 km/h — 909 pkt; 5. **J. Dąmbski** — 62,7 km/h — 892 pkt; 6. **H. Zydorczak** — 62,2 km/h — 871 pkt; 7—8. **J. Adamek** — 61,9 km/h — 859 pkt; 7—8. **Z. Kirakowski** — 61,9 km/h — 859 pkt; 9. **J. Pieczewski** — 59,9 km/h — 776 pkt; 10. **R. Psenka** — 59,8 km/h — 772 pkt.

Wyniki po dziewięciu konkurencjach:

1. **E. Makula** — 7 328 pkt; 2—3. **J. Popiel** — 7 318 pkt; 2—3. **H. Zydorczak** — 7 318 pkt; 4. **J. Pieczewski** — 7 176 pkt; 5. **A. Witek** — 7 092 pkt; 6. **J. Adamek** — 7 055 pkt; 7. **Z. Kirakowski** — 6 934 pkt; 8. **M. Gorzelak** — 6 814 pkt; 9. **P. Majewska** — 6 562 pkt; 10. **J. Wojnar** — 6 459 pkt.

X KONKURENCJA

Wyniki dziesiątej konkurencji — prędkościowego przelotu po trójkącie 215 km: Leszno — Przylep k/Zielonej Góry — Lwówek — Leszno, rozegranej w dniu 24. VI. 1959 r.

1. **I. Kucharski** — 72,3 km/h — 1 000 pkt; 2. **J. Wojnar** — 71,2 km/h — 961 pkt; 3. **St. Majerowski** — 71,1 km/h — 958 pkt; 4. **R. Sochacki** — 69,7 km/h — 908 pkt; 5. **Z. Kirakowski** — 69,2 km/h — 892 pkt; 6—7. **M. Berković** — 69 km/h — 884 pkt; 6—7. **R. Jakób** — 69 km/h — 884 pkt; 8—9. **T. Góra** — 68,8 km/h — 877 pkt; 8—9. **R. Psenka** — 68,8 km/h — 877 pkt; 10. **Z. Kudzewicz** — 68,2 km/h — 855 pkt.

Wyniki po dziesięciu konkurencjach:

1. **H. Zydorczak** — 8 135 pkt; 2. **E. Makula** — 8 130 pkt; 3. **J. Popiel** — 8 067 pkt; 4. **J. Pieczewski** — 7 985 pkt; 5. **J. Adamek** — 7 840 pkt; 6. **Z. Kirakowski** — 7 826 pkt; 7. **A. Witek** — 7 799 pkt; 8. **J. Wojnar** — 7 420 pkt; 9. **Z. Kudzewicz** — 7 197 pkt; 10. **P. Majewska** — 7 152 pkt.

XI KONKURENCJA

Wyniki jedenastej konkurencji — prędkościowego przelotu docelowo-powrotnego na trasie Leszno — Inowrocław — Leszno, rozegranej w dniu 27. VI. 1959 r.

1. **Fritz** — 64,1 km/h — 1 000 pkt; 2—4. **A. Brzuska** — 62,8 km/h — 957 pkt; 2—4. **J. Dąmbski** — 62,8 km/h — 957 pkt; 2—4. **Z. Kirakowski** — 62,8 km/h — 957 pkt; 5. **M. Gorzelak** — 62,5 km/h — 947 pkt; 6. **J. Popiel** — 62,3 km/h — 941 pkt; 7—8. **L. Kuciński** — 62,2 km/h — 938 pkt; 7—8. **P. Majewska** — 62,2 km/h — 938 pkt; 9. **J. Adamek** — 62 km/h — 931 pkt; 10. **R. Sochacki** — 61,6 km/h — 918 pkt.

Flaga z masztu — mistrzostwa już zakończone.

Foto: B. Koszewski (2)

Na podium zwycięzców: 1 miejsce — Jerzy Popiel, 2 miejsce — Józef Pieczewski, 3 miejsce — Zbigniew Kirakowski.

WYNIKI KOŃCOWE V SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW POLSKI

1. **J. Popiel** (Jelenia Góra) — 9 008 pkt; 2. **J. Pieczewski** (Łódź) — 8 900 pkt; 3. **Z. Kirakowski** (Gliwice) — 8 783 pkt; 4. **J. Adamek** (Warszawa) — 8 771 pkt; 5. **A. Witek** (Jelenia Góra) — 8 655 pkt; 6. **H. Zydorczak** (Ostrów) — 8 414 pkt; 7. **E. Makula** (Katowice) — 8 391 pkt; 8. **P. Majewska** (Łódź) — 8 090 pkt; 9. **J. Fritz** (Austria) — 8 081 pkt; 10. **L. Legenyei** (Węgry) — 7 977 pkt;

11. **Z. Kudzewicz** (Inowrocław) — 7 939 pkt; 12. **J. Dąmbski** (Gliwice) — 7 855 pkt; 13. **M. Gorzelak** (Wrocław) — 7 832 pkt; 14. **St. Majerowski** (Warszawa) — 7 823 pkt; 15. **J. Wojnar** (Krosno) — 7 503 pkt; 16. **T. Śliwak** (Inowrocław) — 7 478 pkt; 17. **T. Dąbek** (Białystok) — 7 299 pkt; 18. **T. Góra** (Bielsko) — 7 224 pkt; 19. **L. Bajewska** (Warszawa) — 7 172 pkt; 20. **A. Kmiotek** (Warszawa) — 7 045 pkt;

21. **R. Sochacki** (Warszawa) — 6 963 pkt; 22. **J. Lisiecki** (Poznań) — 6 936 pkt; 23. **L. Kuciński** (Rzeszów) — 6 774 pkt; 24. **Sł. Kwiatkowski** (Katowice) — 6 706 pkt; 25. **A. Bzyl** (Bydgoszcz) — 6 641 pkt; 26. **R. Psenka** (CSR) — 6 573 pkt; 27. **T. Dziuba** (Szczecin) — 6 531 pkt; 28. **St. Łuszpiński** (Wrocław) — 6 328 pkt; 29. **R. Jakób** (Poznań) — 6 322 pkt; 30. **A. Brzuska** (Leszno) — 6 209 pkt;

31. **L. Jaworski** (Radom) — 5 986 pkt; 32. **I. Kucharski** (Warszawa) — 5 902 pkt; 33. **Z. Przyjemski** (Inowrocław) — 5 641 pkt; 34. **M. Berković** (Jugosławia) — 5 394 pkt; 35. **St. Ackerman** (Inowrocław) — 5 300 pkt; 36. **B. Kochanowski** (Wrocław) — 5 076 pkt; 37. **S. Smoliński** (Ostrów) — 4 776 pkt; 38. **H. Ignasiak** (Świdnik) — 4 418 pkt.

78 załóg w „Europejskim Locie FAI"

DNIA 21 czerwca br. zakończony został na lotnisku w Luxemburgu „Europejski Lot FAI", którego trasa przebiegała przez pięć krajów: Holandię, Belgię, Francję, NRF i Luxemburg. W locie tym wzięło udział 78 samolotów, reprezentujących 12 krajów, mianowicie: Belgię — 7, Danię — 4, Francję — 10, Hiszpanię — 2, Holandię — 12, Luxemburg — 2, NRF — 24, Polskę 3, Szwajcarię — 1, Szwecję — 1, Włochy — 1 i Wielką Brytanię — 11.

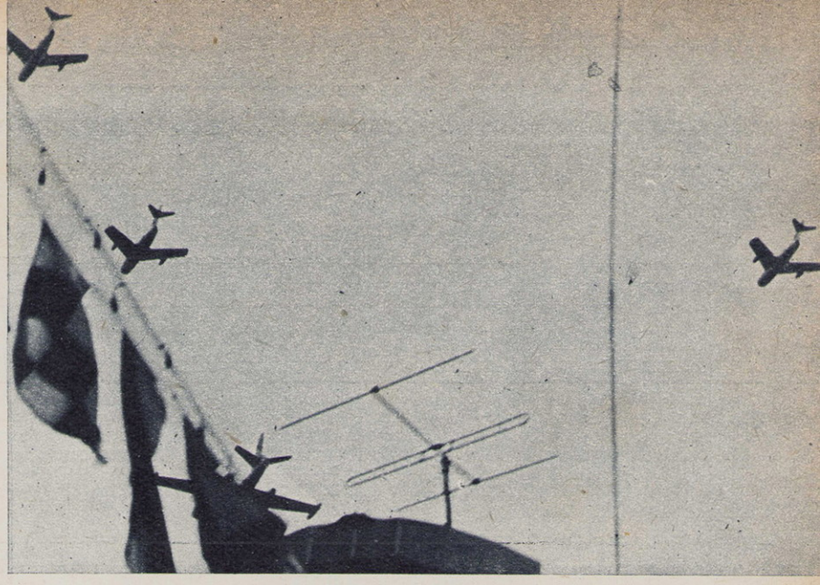
Lot miał charakter turystyczno-sportowy i na poszczególnych etapach jego trasy rozgrywane były konkurencje typu nawigacyjnego, a na lotniskach etapowych konkurencje pilotażowo-sprawnościowe. W sumie przeprowadzonych zostało w czasie trwania zawodów dwanaście różnych prób, podlegających ocenie i punktowaniu.

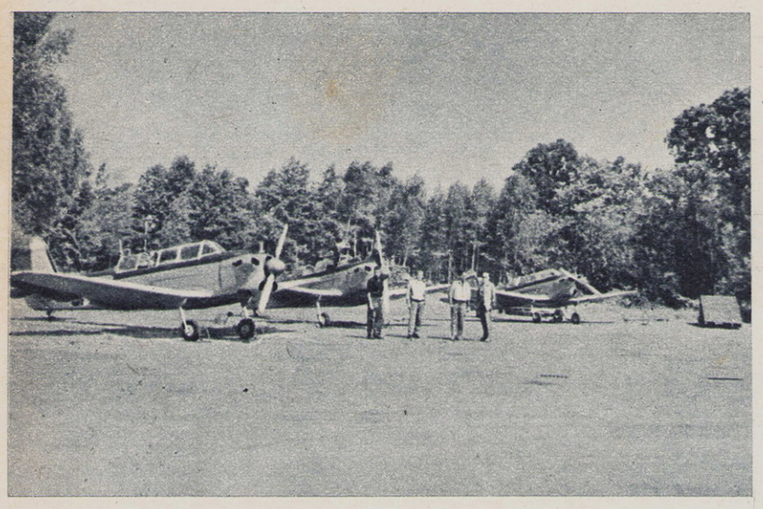
Pierwsze miejsce w ostatecznej klasyfikacji Europejskiego Lotu FAI zajęła załoga niemiecka w składzie H. Geyer i H. Scnmetz, która startowała na samolocie „Piper L 18 c". Drugie miejsce zajęli również Niemcy: W. Lehmann i W. Gemünd na samolocie „Sokol M1C". Na trzecim miejscu uplasowała się załoga holenderska: W. A. J. van de Heyden i H. Kreisel, startująca w zawodach na samolocie „Piper Cub".

Załogi polskie, które wzięły udział w Europejskim Locie FAI na samolotach „Jak-18", zajęły następujące miejsca w ogólnej klasyfikacji: 27 — J. Derkowski i A. Matheus, 30 — J. Leszek i T. Rejniak, 32 — Z. Dudzik i M. Krawczyk. Reportaż z przebiegu całych zawodów zamieścimy w jednym z najbliższych numerów.

„333"

NA ZDJĘCIU: Trzy „Jaki-18" Aeroklubu PRL na lotnisku w Hannowerze.
Foto: A. Matheus.





PARADA LOTNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ W SZCZECINIE

W niedzielę, 28 czerwca br. z okazji „Dni Morza" oraz Święta Marynarki Wojennej odbyła się w Szczecinie parada lądowa, morska i powietrzna. Defiladzie przyglądali się kierownicy partii i rządu, członkowie bułgarskiej delegacji partyjno-rządowej oraz dziesiątki tysięcy mieszkańców Szczecina, delegacje zakładów pracy i turyści z całego kraju.

Szczególnie imponująco wypadła defilada lotnictwa Marynarki Wojennej, którą przyjmowali kierownicy partii i rządu oraz bułgarscy goście na pokładzie niszczyciela „Grom".

Duże zainteresowanie wśród gości oraz attaches wojskowych wzbudziły przelatujące z dużą prędkością eskadry naszych bombowców i myśliwców odrzutowych. (X)

NA ZDJĘCIU: Pięć odrzutowców otwierających paradę powietrzną podczas uroczystości w Szczecinie.
Foto: WAF

KOMUNIKAT 3 (13) CZSPAD

Komisja Sędziowska Całorocznych Zawodów Spadochronowych otrzymała 5 dalszych zgłoszeń o rozegranych konkurencjach.

I. Dwa skoki w nocy z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania: 1. **Aeroklub Warszawski** — PAWEŁ LIPOWCZAN (22.VI.) wynik: 1,75 m i 13,10 m.

II. Dwa skoki dzienne z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania: 1. **Aeroklub Białostocki** — MICHAŁ SIENKIEWICZ (21.VI.) wynik: 9,57 i 6,97 m; 2. **Aeroklub Radomski** — EDWARD MIKOŁAJCZYK (21.VI.) wynik: 17,3 m i 16,75 m; 3. **Aeroklub Warszawski** — LECH JESKE (21.VI.) wynik: 11,6 m i 3,75 m oraz PAWEŁ LIPOWCZAN (21.VI.) wynik: 7 m i 13,72 m.

Jednocześnie Komisja Sędziowska przypomina wszystkim skoczkom, iż zgodnie z regulaminem opublikowanym w numerze 15 z dnia 8 kwietnia 1959 r. termin eliminacji do V Spadochronowych Mistrzostw Polski w ramach Całorocznych Zawodów Spadochronowych upływa z dniem 10 lipca br. (m)

„LIBELLE" — DAR DLA APRL

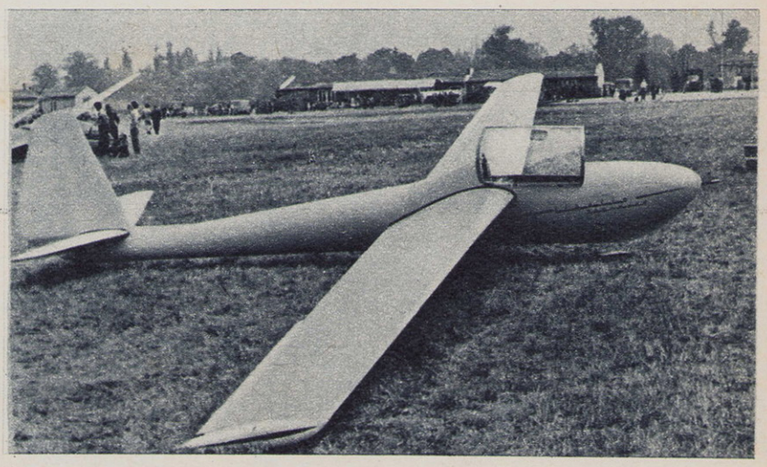
W dniu zakończenia V Szybowcowych Mistrzostw Polski zostało również dokonane na lotnisku w Lesznie oficjalne przekazanie szybowca „Libelle", podarowego Aeroklubowi PRL przez Zarząd Główny Stowarzyszenia dla Sportu i Techniki Niemieckiej Republiki Demokratycznej (GST) — o czym wcześniej informowaliśmy.

Szybowiec ten został przyholowany z Berlina do Leszna w sobotę, dnia 27 czerwca, za samolotem Zlin-226. Pilotem szybowca był Heinz Attig, jeden z pilotów NRD, którzy w 1955 roku szkolili się w szkole szybowcowej w Lisich Kątach. Samolot holujący pilotował Werner Garritz, kierownik wydziału samolotowego GST. W imieniu tej organizacji wygłosił on w części oficjalnej zakończenia mistrzostw krótkie przemówienie, wyrażając zadowolenie, że polscy piloci będą mogli zapoznać się z szybowcem wyczynowym konstrukcji NRD. Słowa podziękowania za dar wygłosił w imieniu Aeroklubu PRL jego prezes — wiceminister Stefan Antosiewicz.

Goście z GST odlecieli z Leszna do Berlina w poniedziałek, dnia 29 czerwca, w godzinach popołudniowych.

NA ZDJĘCIU: Szybowiec „Libelle-Standard" w chwilę po ceremonii przekazania.

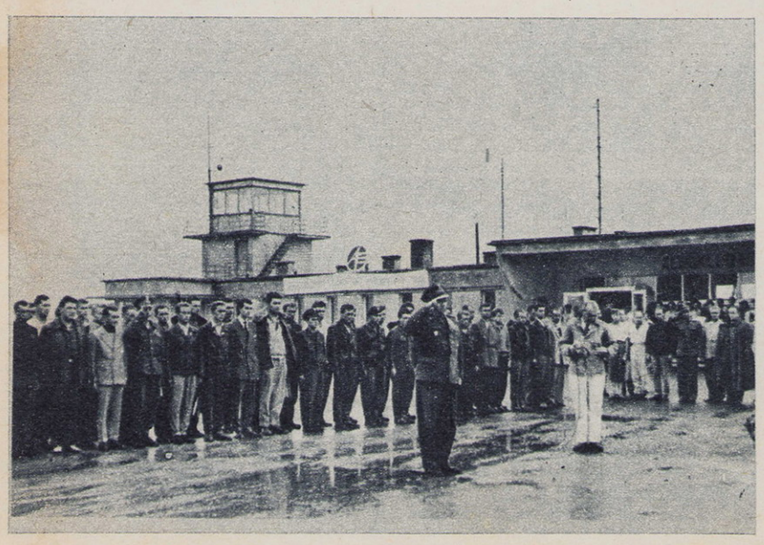
Foto: B. Koszewski



V SAMOLOTOWE MISTRZOSTWA POLSKI JUNIORÓW

DNIA 29 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Łódzkiego rozpoczęły się V Samolotowe Mistrzostwa Polski Juniorów. Na starcie stanęło 31 załóg, reprezentujących poszczególne aerokluby regionalne. Pierwszą konkurencją inaugurującą mistrzostwa był zlot na punktualność. Zwycięzcą jej został zeszłoroczny mistrz juniorów **Kurpiela** — 120 pkt. Dalsze miejsca zajęli: 2. **Gałusz** — 118 pkt; 3. **Berbeć** — 114 pkt; 4. **Pachutko** — 112 pkt; 5. **Haman** — 112 pkt; 6. **Ratusiński** — 109 pkt; 7. **Chmura** — 109 pkt; 8. **Nalepa** — 107 pkt; 9. **Staś** — 107 pkt; 10. **Piłek** — 106 pkt. **NA ZDJĘCIU: Uroczystość otwarcia mistrzostw.**

Foto: B. Koszewski



Brytyjskie eksperymenty z „Black Knight"

W poniedziałek 29 czerwca br. na poligonie w Woromera (Australia południowa) przeprowadzono czwartą z kolei udaną próbę z wystrzeleniem rakiety „Black Knight".

W 9-metrowej rakiecie zastosowano paliwo ciekłe. Prawdopodobnie podobna rakieta zostanie użyta również do wyrzucenia pierwszego brytyjskiego sztucznego satelity Ziemi.

Poprzedni eksperyment z „Black Knig'tem" zakończył się również powodzeniem. Osiągnął on wówczas wysokość 800 km. (X)

7-stopniową rakietę Kosmiczną zamierzają zbudować w USA

PRZEMAWIAJĄC w Kongresie amerykańskim zastępca przewodniczącego Krajowej Agencji Astronautyki i Przestrzeni Kosmicznej dr D. D. Wayt przedstawił program prac na najbliższe lata. Między innymi poinformował on, że USA zamierzają wybudować w najbliższych 7 latach rakietę-kolos o ciężarze około 2 500 ton i wysokości 90 m. Rakieta ma składać się z 7-miu stopni.

Zadaniem jej będzie zawiezienie człowieka na Księżyc, a następnie umożliwienie mu powrotu na Ziemię. (X)

Nawigator jest... okiem samolotu. Tym razem jest ich dwóch. Do wyboru mają dwie mapy — jedna w ręku, druga... za szybą kabiny.

Zmierzch leśnych bogów czyli...

...Wtedy powietrzem wstrząsnął ogromny huk i moja rakieta rozleciała się w strzępy. Chcę dodać, że była ona owocem trzymiesięcznej pracy. Na szczęście skończyło się na drobnych skaleczeniach i poparzeniach...

...Robiłem doświadczenia chemiczne z prochem, próbowałem wytworzyć nitroglicerynę. Myślę, że to byłby wspaniały napęd. Ostatnio robię doświadczenia z mieszaninami prochowymi w butelce stalowej z manometrem... W zeszłym roku oblałem matematykę, do czego się przyznaję, ale cóż robić. Ostatecznie Werner von Braun zaczynał od mycia butelek...

Do redakcji napływają listy i wiadomości: w całym kraju i chyba na całym świecie, obojętnie czy to wieś czy miasto, mali chłopcy porzucają śmiercionośne łuki, na gałęziach wieszają swoje barwne indiańskie pióropusze i... budują rakiety, latają na samolotach, zaglądają do wnętrz samochodów, jeżdżą na motocyklach. Wszędzie gdzie spojrzysz, gromadki zapalonych techników i młodych „inżynierów" skupiają się przy warsztatach i majstrują... majstrują!.. No cóż, wiek techniki!

Lasy i haszcze pustoszeją. Już nikt nie poluje na białe twarze i nikt nie oddaje czci duchom przodków. Na ołtarzach leśnych bogów składa ofiary tylko złota jesień, a swe bojowe okrzyki powtarza wraz z wieczornym echem gacek nietoperz i nikt więcej. Nikt więcej! — Żegnaj zielona młodości!...

— No to co, przyjmiecie nas? — Zapytał któryś.

Ach prawda! Zgłaszali się już parę dni temu. Czwartoklasiści. Przyjąć czy nie przyjąć?

— No to co, przyjmiecie nas?

— Przyjmujemy!

Była wiosna 1958 roku. Czas mijał. Odliczano go nie na dni i miesiące, ale wycieczkami, obozami i zdobytymi odznakami sprawności. Czułem jednak, że czegoś jest brak chłopcom. Wycieczki były sprawdzianem zdobytych umiejętności i praktycznego dawania sobie rady w życiu. Ale to nie było wszystko. Chłopcy szukali na zbiórkach harcerskich konkretnych tematów. Znaki indyjskie, gry terenowe i umiejętności tropienia traktowali jako pomoc w wielkiej grze. Chłopcy szukali wielkiej gry.

Rozpoczęli ją przed niespełna rokiem na jednym z warszawskich lotnisk, właśnie ci najmłodsi: Heniek, Józek, Andrzej, Michał, Wojtek i Leszek. Rozpoczęli od modeli z kartonu, ale nie doszli nawet do modeli redukcyjnych, a już wsiedli na samoloty. Wiedzieli o lotnictwie dużo. Była to wiedza pozbawiona formuł technicznych, ale na tyle ugruntowana, że dawała gwarancję udania się całego przedsięwzięcia. „Orły", bo tak nazywał się najmłodszy zastęp, zaraziły swoją lotniczą zabawą całą drużynę. Nagle wszyscy

Start o 14.00, tylko jeszcze uzupełnić dziennik pokładowy i nawigator druh Łukomski będzie gotów do lotu. Uwaga — to już nie zabawa...

MOI CHŁOPCY

Moi chłopcy są bardzo dzielni. A zaczęło się tak: Odbywała się rada drużyny. Już nie pamiętam co było jej tematem; w pewnym momencie otworzyły się drzwi i do sali wtargnęła cała piątka malców. Stanęli przy drzwiach.

wybrali specjalizację lotniczą. Wszyscy chcieli uczyć się latać... Zanosiło się na dużą awanturę.

Wkrótce okazało się, że to awantura użyteczna i tak powstała harcerska szkółka lotnicza. Nad drużyną objęła opiekę wojskowa jednostka lotnicza i chłopcy wkrótce zapomnieli jak szumi las i śpiewają ptaki. Zagłuszył je ryk silników lotniczych. Wielka technika porwała „Orły", „Sępy" i „Jastrzębie". Tylko że „Orły" latają wyżej.

NASZA SZKÓŁKA

Jest barak drewniany i kilka sal — świelica, sala zajęć, magazyn z laboratorium rakietowym w plamie. Ale zajęcia odbywają się również w hangarze, w warsztatach i na pasie startowym. Są cztery zastępy i kilkuletni program kształcenia. Każdy zastęp (8—11 chłopców) przeszkalany jest kolejno w następujących kluczach: ABC (dla początkujących), modelarskim, spadochronowym, służby łączności, nawigacji, pilotażu. Poziom zajęć w poszczególnych kluczach podnosi się z roku na rok, tak że w chwili kiedy chłopiec osiągnie odpowiedni wiek, będzie mógł usiąść za sterem samolotu i tylko praktycznie opanować technikę pilotażu.

Stopień przyswojenia podanego materiału sprawdza się w czasie zdobywania sprawności lotniczych, w zabawach i grach. Do wymogów drużyny lotniczej przystosowano również stopnie harcerskie (tytułem próby). Młodzik — to „pilot konstruktor", wywiadowca — „pilot nawigator", — ćwik — „pilot szybowcowy" i dalej — „I pilot eskadry", — „II pilot eskadry", „III pilot eskadry".

Przy opracowywaniu tych stopni nie pominięto żadnego elementu starych regulaminów. Różnica polega tylko na wymianie realiów gry — zamiast patykiem na piasku, chłopiec nawiązuje łączność przy pomocy radiostacji, terenoznawstwa uczy się na żywej mapie, na wysokości 1 000 metrów, odwaga i silna wola

Ręka rękę wspiera... nie, kieruje! I już niedługo razem usiądą za sterami — nauczyciel, kapitan Grudziński i uczeń, wywiadowca Józef Dodziuk.

potrzebna mu jest nie tylko podczas nocnej warty, ale i na skoczni spadochronowej czy w kabinie samolotu.

Zajęcia odbywają się raz w tygodniu, w sobotę. W okresie wiosny i lata chłopcy nocują na lotnisku w namiotach, wracając do domu w niedzielę po południu. Obok zajęć lotniczych obowiązują zajęcia sportowe.

Kto może należeć do szkółki? Kogo interesuje lotnictwo i kto może się wykazać pewnym zasobem wiedzy lotniczej, ten na pewno trafi do 53 drużyny harcerskiej. W szkółce spotkasz chłopców z Mokotowa, Żoliborza, Muranowa i Pragi.

Za wcześnie jeszcze, aby mówić o sukcesach harcerskiej szkółki lotniczej. Poczekamy na nie parę lat. Dużo pracy trzeba będzie włożyć i poświęcić czasu na to, by nad Warszawą ukazała się pierwsza harcerska eskadra lotnicza. Sprawa jest na pewno warta dużego poparcia. Casus — 53 warszawska drużyna harcerzy, jest jeszcze jednym dowodem, że okres puszczańskiego mistycyzmu minął bezpowrotnie i że młodzież łatwiej jest wychowywać w pełnym sojuszu z wielką techniką. Wielka technika jest droga, ale żadne koszty nie są za wysokie i wysiłki za duże, gdy chodzi o wychowanie młodzieży. Trudno bowiem pogodzić się z myślą, że w świetle sztucznego księżyca nasi harcerze rozpalają ognisko — hubką. Nowocześnie, nie łaska?!!! A jednak!...

ON?...

Jest małomówny i spokojny. Nie znosi gwaru ulicy i wrzawy gromady. Lubi las. On jeden z całej drużyny przyjął na siebie ciężar leśnego imienia. On jeden czyta tylko książki o indianach rozbójnikach, włamywaczach i sierotce Marysi. Tylko on przypasuje starą szablę, gdy udaje się na leśną wyprawę i czoło ubiera w czerwone pióra koguta. Jest zupełnie inny niż wszyscy chłopcy i może dlatego jest zawsze sam.

Kiedy drużyna wsiadała do maszyn, by wystartować na swoją wielką lotniczą grę, Andrzej nie zajwił się, ukrył swą smutną twarz w zieleni lasu. Pożegnał go ryk silników. Został sam. On — „Bawole Łajno", zdawał się uchodzić w krainę cieni...

Nawigacja + terenoznawstwo = dobry nawigator; szybkość przelotowa, odległość na mapie, kierunek lotu i... słońce — taka była pierwsza lotnicza przygoda chłopców z 53 warszawskiej drużyny harcerzy.

Czy można?

TYLKO JEDNO PYTANIE

— Jak długo interesuje się druh lotnictwem?

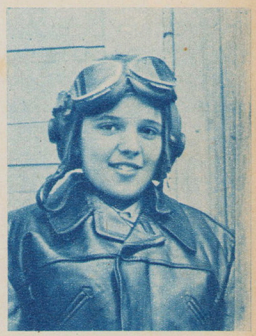
Druh Andrzej Pierzyński: Lotnictwem interesuję się „od małego". Pierwszy raz „na żywo" zetknąłem się z lotnictwem na zawodach szybowcowych w Lesznie, w 1954 roku. Wtedy też odbyłem swój pierwszy lot. W przyszłości, jeżeli dopisze zdrowie, mam zamiar zostać lotnikiem. W przeciwnym razie zostanę konstruktorem lotniczym.

— Co Wasi koledzy i koleżanki mówią o Waszej drużynie? Czy Wam zazdroszczą?

Druh Janik Leider: W sprawach lotniczych zachowujemy tajemnicę służbową, ale ci co o nas wiedzą stale dopraszają się: „Janik, kiedy nas zapiszesz?" Dziewczęta uważają, że moglibyśmy je także zapisać do naszej drużyny. Cwane, no nie?

— Czy to prawda, że druh po swoim pierwszym locie rozgłaszał wśród kolegów wiadomości, że podczas lotu bardzo samolotem trzęsło z powodu, że Droga Mleczna jest źle wybrukowana?

Druh Henryk Rubinstein: Dawniej latałem tylko na dużych samolotach pasażerskich. Tam nie trzęsło. Natomiast na An-2 bardzo trzęsło... O drodze mlecznej to nic nie wiem. Nie lubię mleka.



— Podobno to druh wystąpił na radzie drużyny z projektem, aby w ramach czynu społecznego zasypać wszystkie doły powietrzne w okolicach waszego lotniska, czy to prawda?

Druh Józek Gryn: Rzeczywiście, wystąpiłem z takim planem i propozycją, aby w okolicy gdzie znajduje się taki dół, ustawiono na ziemi zastęp harcerzy i polecono im dmuchać w górę tak długo, aż się ten dół zapełni. Lotnictwem bardzo się interesuję, a to dzięki temu, że myślę sobie: bujanie w obłokach to wielka przyjemność, a na starość pożyteczny zawód.

(Prawo przedruku zastrzeżone)

Samolot turystyczny LKL-2

SAMOLOT turystyczny LKL-2 zaprojektowany został przez członków sekcji konstrukcyjnej Lubelskiego Klubu Lotniczego, inż. J. Teisseyre'a i inż. Bartolewskiego. Sekcja ta w latach 1930—1932 stworzyła kilka własnych konstrukcji, budowanych w wytwórni Plage i Laśkiewicz w Lublinie, które też stanowiły własność klubu. Dalszym rozwinięciem LKL-2 miał być samolot oznaczony LKL-3, konstrukcji całkowicie metalowej. Ze względu jednak na brak funduszów do realizacji tego samolotu nie doszło. Przy założeniach konstrukcyjnych samolotu LKL-2 przede wszystkim brano pod uwagę możliwie niski koszt produkcji, a więc prostotę konstrukcji i możliwość zastosowania materiałów krajowych. Po niewielkich zmianach wnętrza kabiny trzymiejscowy ten samolot mógł być zamieniony na samolot sanitarny.

Samolot LKL-2 oblatany został na lotnisku fabrycznym w lipcu 1930 r. Był to wolnonośny grzbietopłat konstrukcji mieszanej. Płat dwudźwigarowy, konstrukcji całkowicie drewnianej, o obrysie eliptycznym, posiadał pokrycie ze sklejki. Gruby profil płata odznaczał się małą wędrówką środka parcia. W części środkowej płata umieszczony był zbiornik paliwowy przewidziany na 5 godzin lotu. Płat którego ciężar wynosił 150 kG, zamocowany był do kadłuba przy pomocy czterech okuć.

Szkielet usterzenia z rurek stalowych, spawanych, pokrycie — płócienne. Profil usterzenia cienki, dwuwypukły. Statecznik poziomy nastawny na ziemi.

Kadłub w zasadniczej swej konstrukcji ze spawanych rur stalowych. Łatwo wymienne łoże silnikowe, również wykonane z rur stalowych, przymocowane było do kadłuba czterema sworzniami. Obszerna kabina o wymiarach: długość — 2 350 mm, szerokość — 1 000 mm, wysokość — 1 350 mm, przewidziana była dla trzech osób. Z przodu znajdował się fotel pilota, za nim zaś kanapka przewidziana dla dwóch pasażerów. Drzwi wejściowe do kabiny znajdowały się z prawej strony kadłuba. Okno z lewej strony było otwierane. Oszklenie kabiny z niepalnego celuloidu. Za tylnymi miejscami znajdował się bagażnik.

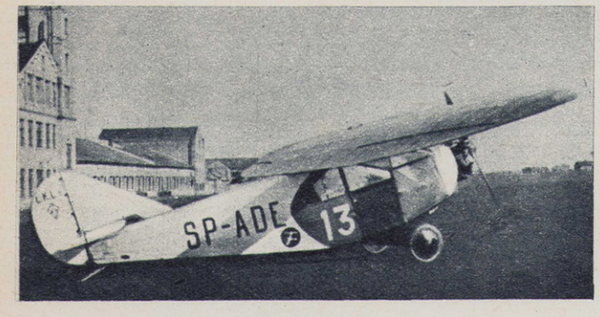
Amortyzacja podwozia — gumowa, ukryta wewnątrz kadłuba. Płoza ogonowa wykonana była z rury duralowej i zakończona stalową stopką. Samolot LKL-2 wyposażony był w pięciocylindrowy silnik gwiazdowy Walter „Vega" o mocy 85 KM.

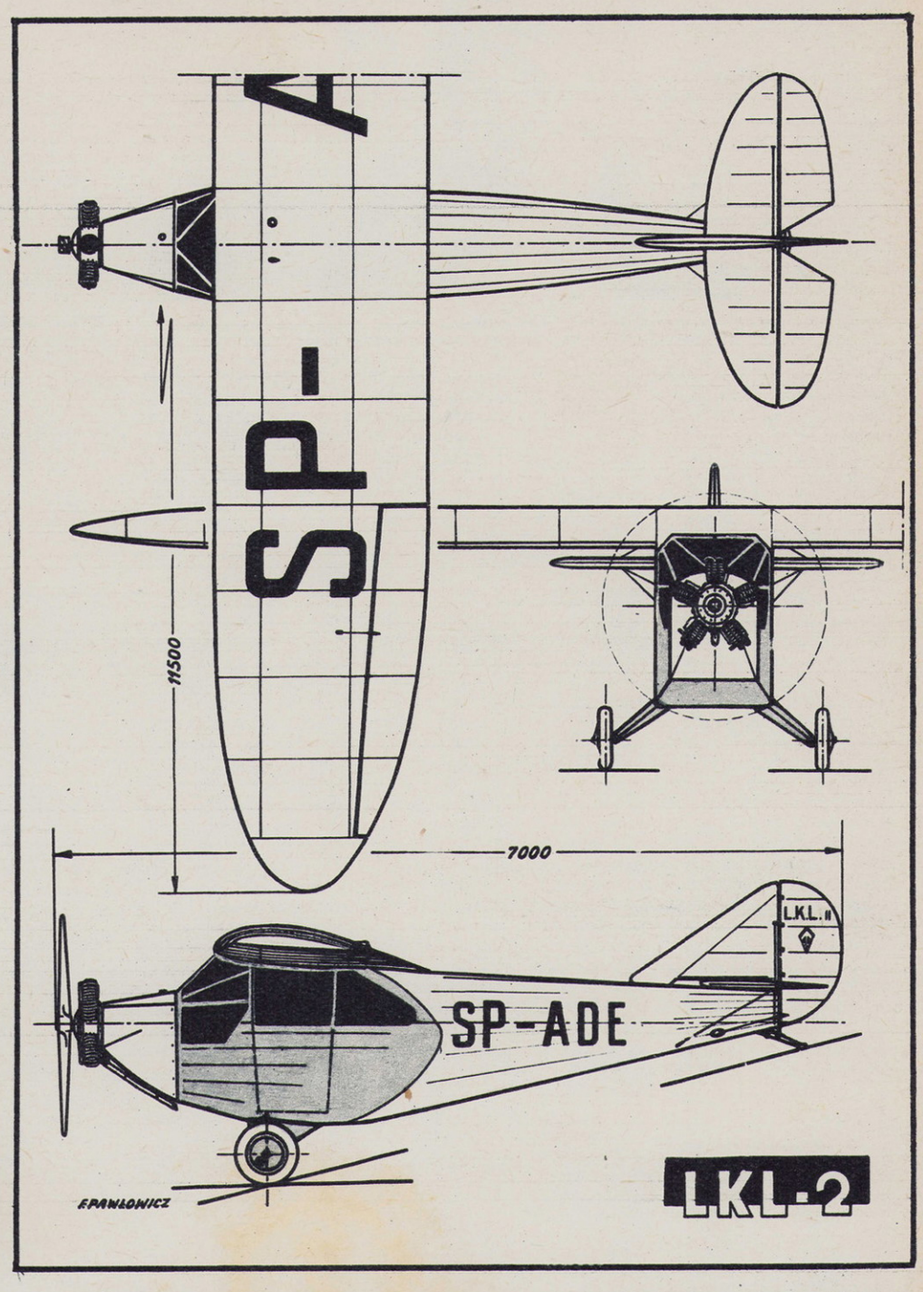
FELIKS PAWŁOWICZ

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	11,50	m
Długość	—	7,00	m
Wysokość	—	2,54	m
Pow. nośna	—	18,54	m²
Wydłużenie płata	—	7	
Ciężar własny	—	438	kG
Ciężar całkowity	—	842	kG
Prędkość max.	—	150	km/h
Prędkość lądowania	—	75	km/h
Pułap teoretyczny	—	4 800	m
Zasięg max.	—	970	km

(Foto ze zbiorów autora)





CVV-8 „Bonaventura" Dwumiejscowy szybowiec wyczynowy • Italia

GIORGIO EVANGELISTI

Korespondencja własna z Włoch

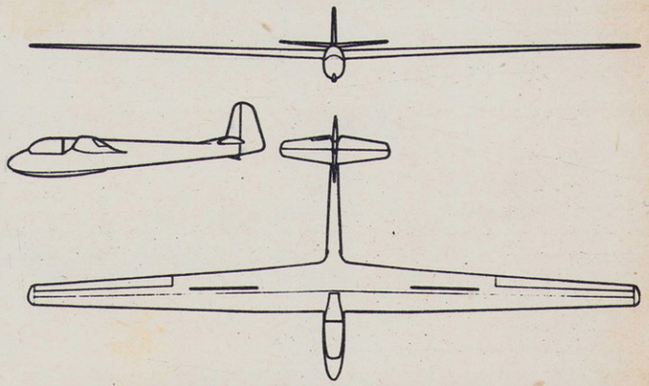
SZYBOWIEC dwumiejscowy „Bonaventura" konstrukcji inż. Preti został zbudowany pod jego kierownictwem przez uczniów Centrum Szybowcowego w Mediolanie. Oblotów dokonał w roku ubiegłym pilot Martelli. Następnie szybowiec przechodził pełen program prób oraz był demonstrowany przez młodego asa szybowcowego Włoch — Brigliadoni na szeregu wystaw lotniczych, m. in. w Wenecji.

Obecnie szybowiec został ostatecznie wykończony zewnętrznie oraz wyposażony w komplet przyrządów pokładowych i przewiduje się jego udział w przyszłych zawodach krajowych i zagranicznych, prawdopodobnie nawet w Szybowcowych Mistrzostwach Świata 1960 r. (jeśli szybownicy włoscy otrzymają dostateczne fundusze dla wystawienia ekipy).

„Bonaventura" może być budowany również w wersji jednomiejscowej bez żadnych zmian konstrukcyjnych. W wersji dwumiejscowej (tandem) osłona kabiny dwuczęściowa z plexi: część przednia — odchylana, tylna — odejmowana. Konstrukcja szybowca drewniana. Profil skrzydła: NACA 65-3-618 (u nasady), NACA 63-2-615 (w środku) i NACA 63-1-612 (na końcu). Płat dwudzielny, jednodźwigarowy, kryty sklejką i płótnem.

Hamulce aerodynamiczne — wysuwane ze skrzydeł Sterownice i przyrządy pokładowe — zdwojone. Podwozie zasadnicze — płoza z ostrogą stalową i amortyzacją gumową oraz zderzak ogonowy. Podwozie dwukołowe — odrzucane po starcie.

Dane techniczne: Rozpiętość — 19 m, długość — 7,9 m, wydłużenie — 18, powierzchnia nośna — 20 m kw. Ciężar własny — 295 kG, ciężar w locie (max.) — 475 kG, obciążenie powierzchni — 23,8 kG/m kw. Max. doskonałość — 36,4. Max. prędkość dopuszczalna — 200 km/h. Prędkość min. 74 km/h.

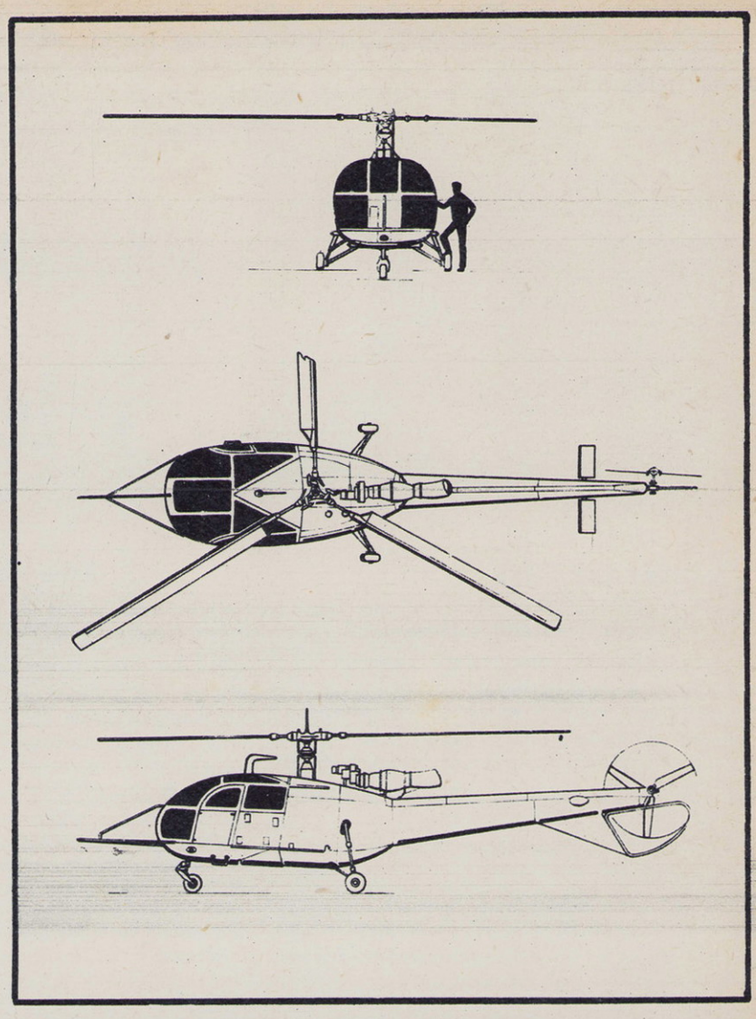


Na zdjęciu: Prototyp szybowca CVV-8 „Bonaventura".

SUD AVIATION SE-3160 „ALOUETTE-III" ● FRANCJA

ŚMIGŁOWIEC turbinowy „Alouette-II" zakładów Sud Aviation doczekał się ostatnio ulepszonej wersji SE-3160, nazwanej „Alouette-III" (Jaskółka). Konstruktorem śmigłowca jest inż. Marchetti. W wersji pasażerskiej zabiera oprócz pilota sześciu pasażerów. Dwóch siedzi w przodzie z obu stron pilota, a czterech z tyłu na osobnych fotelach. W wojskowej wersji desantowej może zabrać oprócz pilota ośmiu uzbrojonych żołnierzy, z których sześciu siedzi na podłodze kabiny z nogami na zewnątrz (drzwi są zdjęte), co pozwala na szybkie podjęcie akcji po wylądowaniu. W wersji transportowej „Alouette-III" może zabrać do wnętrza ładunek rzędu 600 kG. Ładunek 900 kG może być transportowany na zewnątrz przy pomocy liny. Przewidziane są też wersje: sanitarna i szkolna.

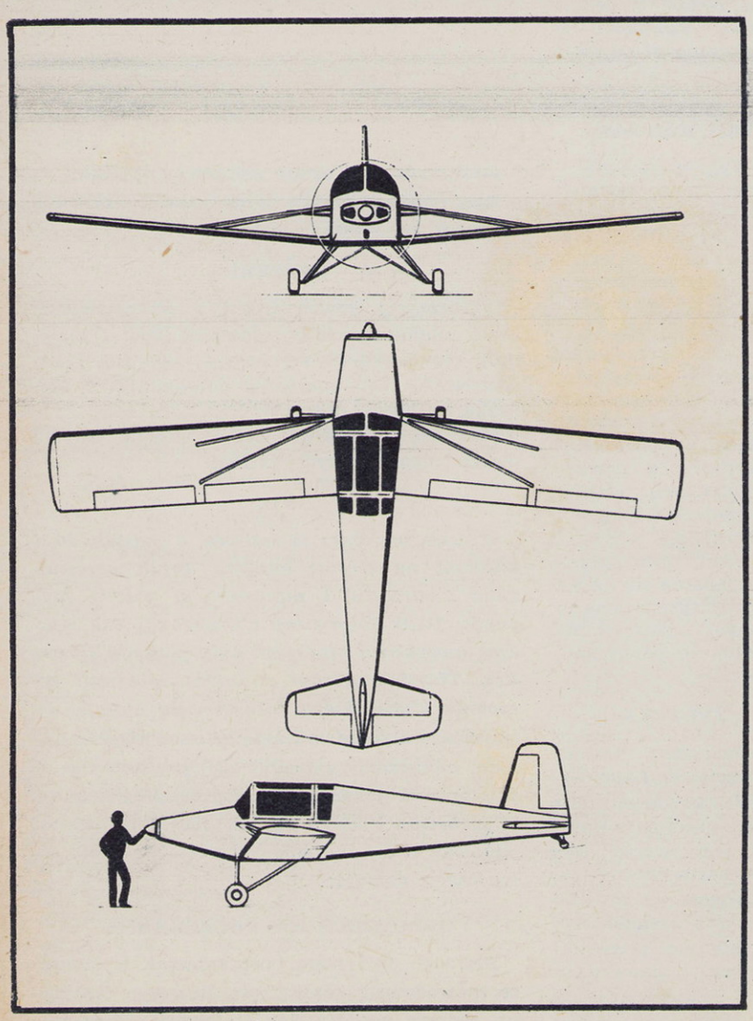
Układem i konstrukcją „Alouette-III" przypomina swą poprzedniczkę. Jest to śmigłowiec jednowirnikowy ze śmigłem ogonowym. Belka ogonowa wykonana jest jako skorupa duralowa (w „Alouette-II" belka była kratowa). Przestawialny statecznik umieszczony u dołu ma kształt trójkątny. Podwozie trójkołowe, stałe, może być zastąpione pływakami gumowymi. Silnik turbinowy „Artouste-III B" o mocy 700 KM (moc normalna 450 KM) umieszczony jest na zewnątrz, nad kadłubem. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:				Obciążenie mocy (max.)	—	4,65 kG/KM
Średnica wirnika nośnego	—	11,0	m	**Osiągi:**		
Powierzchnia tarczy wirnika	—	95,0	m²	Prędkość maks. (0 m)	—	200 km/h
Średnica śmigła ogonowego	—	1,84	m	Prędkość przelot.	—	185 km/h
Długość	—	10,12	m	Pułap dynamicz.	—	4 000 m
Szerokość	—	2,55	m	Pułap statyczny z wpływem ziemi	—	3 750 m
Wysokość	—	2,95	m	Pułap statyczny bez wpływu ziemi	—	3 000 m
Ciężary:				Zasięg	—	540 km
Ciężar własny	—	1 040	kG	Czas trwania lotu	—	3,5 h
Ciężar w locie	—	1 900	kG			
Ciężar maks.	—	2 100	kG			
Obciążenie pow. (max.)	—	22,1	kG/m²			

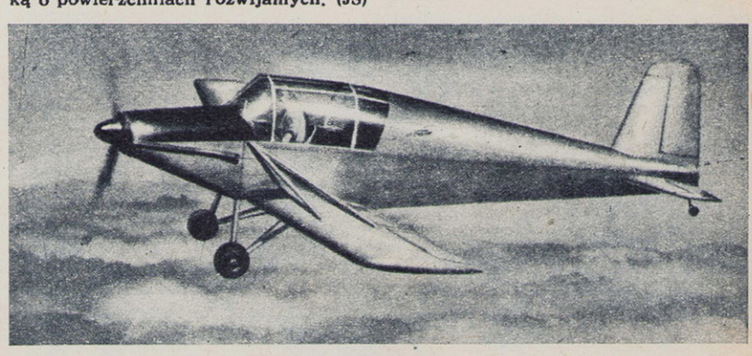
KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



JACKAROO „PARAGON" ● WIELKA BRYTANIA

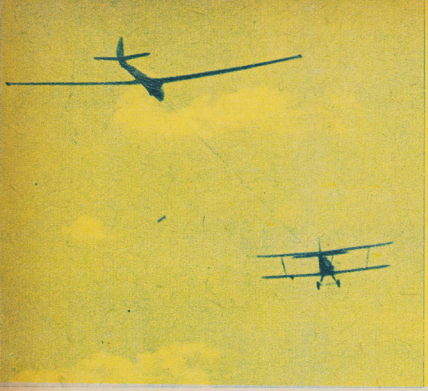
ISTNIEJĄCA w Anglii od niedawna prywatna wytwórnia samolotów Jackaroo próbowała zdobyć rynek przebudowaną czteromiejscową wersją kabinową bardzo znanego (i bardzo starego) dwupłatowca „Tiger-Moth". Obecnie wytwórnia wypuściła swój nowy produkt, a mianowicie czteromiejscowy jednopłat o nazwie „Paragon". Samolot ten nie odznacza się ani estetyką linii, ani osiągami. Na uwagę zasługują jednak wyraźne wysiłki konstruktora w kierunku uproszczenia konstrukcji i obniżenia kosztów produkcji. Cena ma być utrzymana poniżej 3 000 funtów. Jackaroo „Paragon" jest jednosilnikowym, zastrzałowym dolnopłatem konstrukcji metalowej. Jest on przeznaczony do turystyki (4 miejsca), szkolenia (2 miejsca), transportu towarów i do celów rolniczych.

Płat samolotu składa się z dwóch prostokątnych zupełnie identycznych i wymiennych połówek. Okucia nośne znajdują się na obu końcach każdego skrzydła. Zewnętrzne, niewykorzystane okucia okryte są owiewką. Każde skrzydło jest mocowane w dwóch punktach do dolnej podłużnicy kadłuba i podparte w połowie rozpiętości zastrzałem w kształcie „V", opartym o górny węzeł przedniej ramy kadłubowej. Każde skrzydło posiada dwie jednakowe powierzchnie ruchome, z których jedna jest używana jako lotka, a druga jako klapa. Kadłub ma boczne ściany zupełnie płaskie i wykonane w postaci belek kratowych spawanych z rur stalowych. Są one powiązane między sobą rozpórkami i cięgnami, tworząc szkielet nośny, kryty płótnem. Górna wypukła część kadłuba jest pokryta blachą. Czteromiejscowa kabina ma osłonę składającą się wyłącznie z powierzchni rozwijalnych. Dwuster. Tylna ławka wyjmowana w celu umieszczenia zbiornika chemikalii lub innego ładunku. Usterzenie składa się z trzech zupełnie jednakowych elementów. Stery wyważone rogowo. Podwozie stałe o układzie klasycznym. Silnik płaski Lycoming 0-360A1A o mocy 180 KM osłonięty owiewką o powierzchniach rozwijalnych. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:				Obciążenie pow.	—	68 kG/m²
Rozpiętość	—	12,0	m	Obciążenie mocy	—	6,3 kG/KM
Długość	—	8,0	m	**Osiągi:**		
Wysokość	—	2,4	m	Prędkość przelot.	—	180 km/h
Pow. nośna	—	16,75	m²	Prędkość wznosz.	—	4 m/sek
Ciężary:				Czas trwania lotu	—	4 h
Ciężar w locie	—	1 140	kG	Start na przeszkodę 15 m	—	250 m
Ciężar użyteczny	—	450	kG			



NA MISTRZOSTWACH W LESZNIE

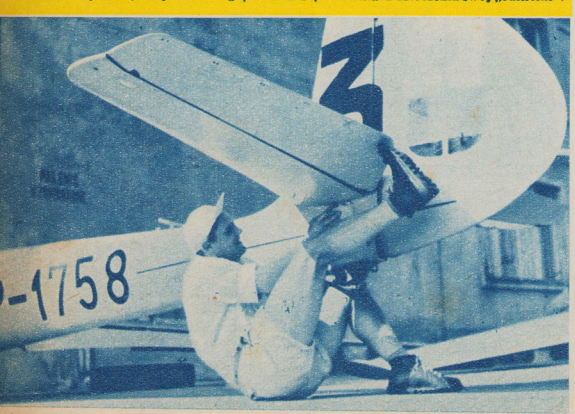
Teksty: (x) i (y) **Zdjęcia: KOSZEWSKI**

KROK PRZEZ TAŚMĘ

Ze współczuciem obserwowano zawsze „kończące się na dolocie szybowce", którym zabrakło kilkudziesięciu metrów wysokości do przebycia ostatnich kilometrów trasy. Jakież było jednak zdumienie komisarzy sportowych, zajętych obserwacją pustego przedpola, gdy niespodziewany głos obwieścił:

— Hej tam! Zapisać czas! Zawodnik przechodzi przez taśmę!

Istotnie, przez taśmę mety kroczył z powagą Zbyszek Kirakowski, który niepostrzeżenie wylądował tuż za drzewami otaczającymi lotnisko.



Przed hangarem na lotnisku w Lesznie — przygotowywanie szybowców do konkurencji. Na pierwszym planie „Jaskółka" Rajmunda Jakóba z Poznania. Niżej: Jerzy Wojnar z energią zabiera się do montażu usterzenia swej „Jaskółki".

ŚLIWAKOWIE

Na dwumiejscowym „Bocianie" SP-1921 startowała nierozłączna para — on i ona. Razem wyhangarowywali swój szybowiec, razem czyścili, razem startowali i wracali z przelotu szczęśliwi i prawie nie zmęczeni. On — lekarz, pilot „Bociana" — Tadeusz Śliwiak, od wielu lat szybownik wyczynowy Aeroklubu Kujawskiego, którego pięknie wykonane wiązanki akrobacji były z satysfakcją podziwiane tak w kraju jak i za granicą; ona — Urszula Śliwak (Trzebuchowska), do niedawna pracująca zawodowo w Inowrocławiu jako instruktor szybowcowy.

Ta para młodych małżonków — entuzjastów latania, była z całą pewnością pierwszą parą startującą na zawodach szybowcowych w Polsce. W tym miejscu trzeba dodać, iż debiut państwa Śliwaków w Lesznie wypadł na piątkę.

WYŚCIG POD HANGAR

Wyhangarowanie sprzętu zajmowało zawsze wiele czasu. Szczególnie długo trwało ciągnięcie na start czterdziestu szybowców przy pomocy zaledwie kilku samochodów. Gdy kiedyś po pracowitym ustawieniu wszystkich maszyn w oznaczonych miejscach na starcie ogłoszono odwołanie konkurencji z powodu niekorzystnych warunków meteorologicznych, rozpoczął się wyścig z powrotem, tym razem bez oglądania się na samochody. 40 szybowców w ciągu kilku minut znalazło się przed hangarem.

ŻYLETKA

Sympatyczny zawodnik węgierski Lajos Legenyei pewnego dnia swoim „niesamowitym" wyglądem twarzy wywołał zdziwienie i zaciekawienie wśród pilotów. W przystępie troski zapytany przez naszych zawodników o powód, odpowiedział z przekąsem:

Odprawa pilotów na starcie przed rozpoczęciem pierwszej konkurencji mistrzostw. Szybowce czekają już uszeregowane w kolejce startowej.

Tadeusz Śliwak, wraz ze swą żoną Urszulą, latał na „Bocianie".

Szybowce po przelocie lądują w terenie; służba operacyjna (zradiofonizowana) od razu nanosi na mapę punkty poszczególnych lądowań.

— Próbowałem ogolić się polską żyletką! Nasi piloci pokiwali tylko smutnie głowami i odeszli bez słowa.

PTASZKI

Wzruszający dowód troski o przedstawicieli braci lotniczej: wśród rojowiska ludzi i płątaniny montowanych szybowców, skrzydeł i kadłubów — dwie czerwone chorągiewki i tabliczka: „Uwaga, ptaszki!"

Pod nią z małego dołka sterczą dziobki dwóch nieopierzonych piskląt.

STS

W czwartek, dnia 25 czerwca, o godzinie 20,30 wystąpił na terenie lotniska przed uczestnikami mistrzostw i zaproszonymi gośćmi Studencki Teatr Satyryczny z Warszawy. Tak zwanym gwoździem programu były piosenki Hanny Rek. Tłumnie zebrani widzowie zgotowali zespołowi studenckiemu długotrwałą owację. Po zakończeniu przedstawienia zebrani nieprzerwanymi oklaskami „zmusili" młodych aktorów do powtórzenia jednego z numerów programu pt. „Cyganeczka", który zdobył specjalne uznanie widowni. Nie tylko śpiew wróżki, ale i ona sama była... czarująca.

ODPOWIEDŹ NA POCZEKANIU

Pewnego dnia mała ilość kelnerek w stołówce spowodowała konieczność dłuższego czekania na podanie posiłku. Tak się złożyło, iż w tym czasie chciano wywołać z sali pana X. Wtedy ktoś uprzejmie poinformował czekającego:

— Nie ma go. Umarł z czekania.

ŻONA

Jurek Popiel, jak ogólnie twierdzili koledzy, miał na mistrzostwach żywą maskotkę. Była nią jego własna żona, mieszkająca w sąsiedztwie lotniska. „Wyprawiała" go w powietrze przed każdą konkurencją i jak twierdzili dowcipni — przynosiła mu szczęście. Ktoś nawet słyszał, jak Jurek mówił do żony:

— Dana, tylko jutro nie zaśpij!

PECH

Swoje przedwczesne lądowanie w VII konkurencji — przelocie docelowo-powrotnym do Fordonu — Węgier Legenyei skwitował następująco:

— Das grosse Pech, psiakrew!

ŁODZIANIN

Rewelacją zawodów był niewątpliwie inż. Józef Pieczewski, pilot instruktor Aeroklubu Łódzkiego. Mimo nie zaliczenia mu jednej konkurencji, uplasował się w czołówce mistrzostw. Niektórzy piloci zaaferowani wysoką formą Pieczewskiego zaczęli przyglądać się podejrzliwie jego szybowcowi.

Czyżby jakaś inna „Jaskółka"? — rozważali. Dopiero ktoś po kilku dniach odkrył tajemnicę powodzenia łodzianina. „Jaskółka" była najzwyklejszym szybowcem, lecz noszącym numer rejestracyjny SP-1313.

O czym rozmawiają Lucyna Bajewska, Pelagia Majewska, Tadeusz Góra i mechanik na parę minut przed odlotem? Nie trudno odgadnąć.

Na podbój OCEANU

BOHDAN ARCT

BYŁEM wtedy czternastoletnim wyrostkiem i znacznie bardziej interesowało mnie narciarstwo, hokej na lodzie i kajakarstwo niż gazetowe wiadomości z szerokiego świata. Lotnictwo ciekawiło mnie, ale jeszcze nie porywało.

Niemniej coraz częstsze próby przelotu nad Północnym Atlantykiem, a w szczególności epokowy wyczyn Lindbergh'a, pobudzały mą wyobraźnię, zaś rozgłos, którym otoczony był przelot Idzikowskiego i Kubali, dobrze utkwił mi w pamięci.

Ówczesnym polskim pismom codziennym, żerującym na sensacji, nie podobały się przedłużające się przygotowania i wielokrotne odkładanie startu. Niektórzy reporterzy, szczególnie ci, którzy nie znali się na sprawach lotniczych, wypisywali uszczypliwe i niezgodne z prawdą wzmianki. Posądzali lotników o niedołęstwo, lekceważenie obowiązku, a nawet o tchórzostwo. Gazetowe nagłówki, drukowane wielką czcionką, rzucały się w oczy:

„Start Idzikowskiego i Kubali znów odłożony".

„Polscy lotnicy znów zrezygnowali z próby pokonania Atlantyku".

„Ślimacze tempo".

„Kompromitacja polskich skrzydeł".

„Żądamy natychmiastowego przeprowadzenia próby".

Cóż, reporterzy nie ryzykowali nic, więc mogli krzyczeć do woli. Idzikowski i Kubala ryzykowali to, co każdy człowiek ma najcenniejszego — własne życie...

Wreszcie nastąpił dzień startu. 3 lipca 1928 roku Idzikowski i Kubala wznoszą się z paryskiego lotniska. Prasa całego świata na czołowych miejscach zamieszcza informacje o locie. Tym razem nawet gazety polskie zaprzestają bezpodstawnej krytyki.

Sensacja jest ogromna, w razie powodzenia polskie lotnictwo, do tej pory mało znane na szerokim świecie, okryje się nie byle jaką sławą. Trochę szczęścia i nasi piloci zdobędą palmę pierwszeństwa, laur zwycięzcy Atlantyku, bo przecież fakt, iż Alcock i Brown oraz Lindbergh już przelecieli z Ameryki do Europy, w niczym nie zmienia sytuacji. Chodzi teraz o przelot w odwrotnym kierunku, ze wschodu na zachód, znacznie trudniejszy ze względu na wiatry stale wiejące w kierunku zachodnim.

Przy próbach tego rodzaju zginęło już wielu sławnych lotników. Rozgłos zaś nadany polskiej próbie jest tym większy, iż właśnie znani lotnicy Costes i Le Brix zrezygnowali z próby pokonania oceanu.

Dwupłatowy samolot opuszcza Paryż, przechodzi nad lądem, wylatuje w bezkres oceanu, ginie z oczu obserwatorów. Donoszą o nim ze statków, widziano go tu i ówdzie, szedł po kursie. A potem cisza, urywają się informacje. Maszyna Polaków odeszła od drogi oceanicznych statków, nie dostrzega jej nikt. Czy doleci? Czy odważni lotnicy zdołają osiągnąć cel odległy o ponad pięć tysięcy kilometrów?

Lot ponad Oceanem Atlantyckim w roku 1928... pięć tysięcy kilometrów wodnej przestrzeni, burze, mgły i przeciwne wiatry. I maleńka plamka, samotna jednosilnikowa maszyna, w niej dwóch ludzi.

Lot ponad oceanem... gdy wychodzi się znad lądu, przyjacielskie brzegi uciekają nazbyt szybko, nikną poza ogonem maszyny. Dokoła widzi się tylko nieprzeliczone grzbiety fal i kłęby chmur. Nic żywego, nic na czym spocząć by mogło oko, co dodało by otuchy, uspokoiło nerwy, zachęciło do dalszych wysiłków.

Lot ponad oceanem... nie obce mi były tego rodzaju loty, odbywane w wiele lat później, w zgoła innych warunkach. W czasie ostatniej wojny przelatywałem na jednomiejscowym i jednosilnikowym myśliwcu „Mustang" z wybrzeży Wielkiej Brytanii do Norwegii, przeskakiwałem nad Morzem Północnym. Wiem dobrze, jak się człowiek wtedy czuje, jak trudne są loty, jakiego wymagają wysiłku, jak szarpią nerwy. Już po kilkunastu minutach ogarniają pilota złudzenia i przywidzenia. Wydaje się, iż silnik przerywa i kaprysi, busola wskazuje niewłaściwy kierunek, lada chwila wydarzy się nieszczęście.

Ale moje loty nad Norwegię trwały po pięć godzin, wykonywane były na nowoczesnym samolocie, posiadającym prędkość przekraczającą siedemset kilometrów na godzinę, wyposażonym w doskonały i niezawodny silnik Rolls-Royce. W dodatku szło ze mną jedenaście innych maszyn dywizjonu, a fakt ten, chociaż w razie wypadku nie zmieniłby w niczym mej sytuacji, był niewątpliwie otuchą i moralnym podparciem. Miałem dokoła siebie bratnie dusze, kolegów i podwładnych, prowadziłem ich do boju, leciałem „tylko" do Norwegii.

Idzikowski i Kubala byli sami, samolot ich ani równać się mógł z myśliwcami ostatniej wojny, a silnik... przed trzydziestu laty nie istniał silnik lotniczy, któremu można by ufać w stu procentach.

Jest ciemna i chmurna noc, monotonnie warczy silnik, śmigło kraje niewidzialną przestrzeń. W dole czarna pustka wodna, w górze czerń nieba. W kabinach jarzą się fosforyzujące strzałki pokładowych przyrządów. Przyrządy są niedoskonałe i prymitywne, ale dzięki nim lotnicy są w stanie prowadzić samolot równo po kursie, po prostej linii, na wybranej wysokości.

Pilot Idzikowski (z prawej) i nawigator Kubala podczas konferencji prasowej.

Mija godzina po godzinie, uciekają do tyłu kilometry, maszyna połyka trasę. Już jest pięćset kilometrów od brzegów, już tysiąc, tysiąc pięćset. Pokonana została wielka przestrzeń, do przelecenia zostaje przestrzeń jeszcze większa.

Monotonnie warczy silnik, wskazówki przyrządów tkwią nieruchomo w miejscu. Wszystko jest w porządku: prędkościomierz, wysokościomierz, busola, chyłomierz, wskaźniki ciśnienia i temperatury oleju i benzyny, wskaźniki ilości paliwa. Kubala, wytrawny nawigator, sprawdza kurs, czuwa nad utrzymaniem kierunku. Idzikowski, doskonały pilot, siedzi za sterami.

Silnik pracuje równomiernie, ale... czyżby nowy ton wdarł się w jego warkot? Czy faktycznie wszystko jest w porządku?

W najwyższym napięciu nerwów lotnicy wsłuchują się w dudnienie motoru, starają się wyłowić dysonans. Nie, to złudzenie, przywidzenie. Maszyna leci prawidłowo, silnik nie nawala. Idzikowski kręci głową, uśmiecha się. Kubala kładzie mu dłoń na ramieniu. W ciemności nie widzą swych twarzy, ale uczucia ich są jednakowe. Złudzenie, głupstwo — dolecimy...

Mija godzina, dwie... I znów nadchodzi zwątpienie, znów przemęczone nerwy zawodzą. W serca śmiałków wkrada się śmiertelny lęk. Tu obok czyha śmierć za burtą, czai się w ciemności nocnej, czeka na stosowną okazję.

Tysiąc siedemset kilometrów, dwa tysiące. Czerń nocy i głębia oceanu, nic więcej. Jeżeli coś się stanie, jeżeli wydarzy się najmniejszy defekt, nastąpi koniec.

Żaden człowiek, choćby największy bohater, nie stwierdzi, o ile jest uczciwy, że nigdy się nie bał. Bohaterstwo jest w dużej mierze niczym innym, jak przezwyciężaniem strachu. Im zaś większe niebezpieczeństwo, im gorszy lęk, tym cenniejsze jest ich przezwyciężenie, tym bardziej nabiera cech bohaterstwa.

Płyną minuty i godziny, umyka w tył przestrzeń, choć czasem wydaje się, iż samolot stoi w miejscu, iż zawieszony został w czarnej kuli. Niedługo znajdą się nad środkiem Atlantyku. Wkrótce minie noc, a lot przy świetle słonecznym jest inny, jakby milszy, nie tak straszny, bezpieczniejszy.

Silnik warczy jednostajnie, strzałki wskaźników są na właściwych miejscach... Nagle porusza się Idzikowski, pochyla się do przodu Kubala. Wzrok ich wbija się w jeden punkt. W żołądkach pojawia się przykre ściskanie, serca walą jak oszalałe, na skroniach kropli się pot. W przewodach oliwnych jest defekt! To nie ulega wątpliwości. Jest defekt, czyli... śmierć!

Olej, ten niezbędny obok benzyny życiodajny „sok" silnika, przecieka gdzieś, ulatnia się, jego zapas zmniejsza się z zatrważającą szybkością. Gdy wycieknie do końca, żadna siła ludzka nie zdoła utrzymać silnika przy życiu.

„Amiot" Idzikowskiego i Kubali startuje do tragicznego lotu.

Wśród wrogiej nocnej pustki rozgrywa się pierwszy akt tragedii. Olej wycieka, najprawdopodobniej nie wystarczy go, by dotrzeć do amerykańskich brzegów. Trzeba się zdecydować i to prędko, każda sekunda jest droga. Każda chwila wahania może przemienić szansę ocalenia w niechybność klęski.

Lecieć dalej, czy wracać? Ryzykować wszystko i czepiać się możliwości dolotu, czy zrezygnować? Do Stanów Zjednoczonych jest jeszcze ponad trzy tysiące kilometrów, ponad piętnaście godzin lotu. Wieje przeciwny wiatr..

Do Europy jest bliżej o tysiąc kilometrów! Wracać się będzie z wiatrem z tyłu... lecieć dalej... wracać... sięgać po zwycięstwo, po sławę, czy ocalić życie?

Jeszcze minuta, gorączkowa narada, błyskawiczne myśli, krańcowe podniecenie, śmierć za burtą kabiny... decyzja zapada.

— Wracamy?

— Tak, wracamy. Oblicz kurs.

Idzikowski kładzie maszynę na skrzydło, wprowadza ją w zakręt. Kubala oblicza kurs, kieruje samolotem bezbłędnie, mimo, że brak jakichkolwiek punktów orientacyjnych, mimo że nie widać nic.

Na wschodzie niebo blednie, rozjaśnia się i fantastyczną gamą kolorów zwiastuje nastanie świtu. W pierwszych blaskach wschodzącego słońca bieleją zmęczone i wyczerpane twarze lotników, okolone skórzanymi kominiarkami. Zza lotniczych okularów gorączkowo błyszczą oczy. Dłonie powleczone grubymi rękawicami drżą niedostrzegalnie.

Widać teraz powierzchnię oceanu, widać zwały chmur. Nie widać jednak lądu. Może pozostał z prawej strony, może samolot zbliża się już ku pustkowi podbiegunowych? Minimalna pomyłka w jednym kierunku i równie drobna pomyłka w kierunku powrotnym mogły się zsumować i na przestrzeni kilkunastu godzin wytworzyć różnicę pięćdziesięciu, stu lub nawet i dwustu kilometrów, zboczenie katastrofalne!

Tymczasem olej nadal wycieka, wskazówka zbliża się do zera, zatrzymuje się na nim. Przyrząd ostrzega! Nie ma oleju w zbiornika, nie dochodzi do żywotnych części silnika. Życie maszyny dobiega kresu.

Protestuje silnik, krztusi się, przerywa pracę, podchwytuje na moment i znów przerywa. Ostrzeżenie rzuca strzałka następnego przyrządu, wskaźnika temperatury oleju, ale ostrzeżenie jest zbyteczne. Śmigło przestaje krajać przestrzeń, wrzynać się w nią. Miele bezsilnie, zwalnia. Wreszcie, gdy motor zatrzymuje się nieodwołalnie, zatrzymują się i łopaty śmigła.

Czyżby więc śmierć zwyciężyła? Czyżby lotników czekało powolne konanie na powierzchni wody, kurczowe czepianie się unoszącego się na morzu samolotu, bezskuteczne wypatrywanie cudu?

Już tylko tysiąc pięćset metrów dzieli samolot od grzbietów fal. Już tylko tysiąc. Idzikowski nie poddaje się jeszcze, walczy rozpaczliwie. Prowadzi maszynę w ten sposób, by jak najdłużej utrzymać się w powietrzu, szybuje po kursie, by jak najbardziej przybliżyć się do brzegów Portugalii.

Na widnokręgu rysuje się ląd. Pojawił się niespostrzeżenie w otoczeniu warstwy chmur. Zza horyzontu wyskakują górskie szczyty, łączą się w jednolitą linię. Dotarcie do lądu jest jednak wykluczone. Wysokość zmalała do ośmiuset metrów i maleje ciągle.

Siedemset metrów, sześćset. Rosną grzywy fal. Widać je wyraźnie, łamią się złowrogo, pryskają pianą, wabią ku sobie ofiarę.

Nadchodzi drugi akt tragedii, ale los na chwilę się uśmiecha. Na morzu pojawia się dym. To statek, parowiec. Dojrzy samolot, czy popłynie dalej? Skręci w kierunku lotników, czy pozostawi ich na pastwę oceanu?

Dojrzał. I gdy Idzikowski wykorzystując resztki wysokości i prędkości, zmienił kurs i zacięcie przedłużając lot szedł ku statkowi, ten również wykręcił i przybliżając się z każdą minutą płynął pełną parą na ratunek.

Pięćset metrów wysokości, czterysta, trzysta... Gdyby można było poderwać bezwładną maszynę, gdyby jeszcze choć pięć minut... Dwieście metrów. Sto!

Fale są tuż pod kołami podwozia, piana grzywaczy sięga kadłuba. Idzikowski wyrównuje stery, podciąga płatowiec, wytraca szybkość Amiot uderza w wodę, wyskakuje w górę, odbija się ponownie i wreszcie ciężko siada na fali. Woda wdziera się do kabin, zalewa lotników, ale płatowiec z na pół wypróżnionymi zbiornikami pozostaje na powierzchni.

Sprawnie pracują marynarze na statku. Ratunkowa szalupa jest już w morzu. Rytmicznie

DOKOŃCZENIE NA STR. 15

ze zwycięzcą V Całorocznych Zawodów Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera pil. ZBIGNIEWEM KIRAKOWSKIM

Szybowcowy Wicemistrz Polski z 1957 r. i zwycięzca tegorocznych CZS Zbyszek Kirakowski, członek Aeroklubu Gliwickiego, jest wysokiej klasy pilotem wyczynowym, dobrym kolegą i niezawodnym przyjacielem. Wielki entuzjasta sportu szybowcowego, lubiany i ceniony za pracowitość i sumienność oraz za wyrobiony pogląd na sprawy szybownictwa zyskał sobie jak najlepszą opinię speca w lataniu bezsilnikowym. Bo Kirakowski rzeczywiście lata tylko na szybowcach i do tej pory nie myśli o tym, aby siąść za sterem samolotu sportowego.

Pierwsze starty na szybowcach rozpoczął w 1946 r. w Aeroklubie Pomorskim w Toruniu. Srebrną i Złotą Odznakę Szybowcową uzyskał w 1951 r., a diamentową w 1953 r. jako piąty pilot w Polsce i szesnasty na świecie. W 1954 r. godnie reprezentował barwy polskie na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie, zajmując szóste miejsce. Dotychczas ośmiokrotnie brał udział w zawodach i mistrzostwach. Dnia 12 maja br. ustanowił rekord świata w przelocie docelowo-powrotnym wynikiem 488 km. Wśród 125 uczestników naszych zawodów zdobył pierwsze miejsce i tytuł zwycięzcy V CZS na rok 1959, uzyskując łącznie 12 620 pkt.

Pil. Zbigniew Kirakowski pracuje zawodowo w przedsiębiorstwie Energoprojekt jako inżynier mechanik. Do chwili obecnej wylatał na szybowcach 842 godziny. W V Szybowcowych Mistrzostwach Polski zajął 3 miejsce.

— Jak pan ocenia swój udział w V Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Ryszarda Bitnera?

— Jestem zadowolony z zajętego przez siebie miejsca. Co prawda mogłem wykonać jeszcze trzecią konkurencję, ale chodziło mi przede wszystkim o uzyskanie jak najlepszego wyniku w poszczególnych konkurencjach, a nie o największą ilość punktów. W sumie za dwie rozegrane konkurencje otrzymałem ponad 12 000 punktów.

— Czy można usłyszeć Pana opinię o Całorocznych Zawodach Szybowcowych prowadzonych przez naszą redakcję?

— Moja opinia o tych zawodach jest jak najbardziej pozytywna, ponieważ przed każdym pilotem szybowcowym stwarzają one jakiś konkretny cel sportowy. Teraz naprawdę krajowe zawody mogą się nazywać Szybowcowymi Mistrzostwami Polski. Całoroczne Zawody Szybowcowe „Skrzydlatej" o Memoriał Ryszarda Bitnera umożliwiają porównanie wyników sportowych, dają obraz treningu szybowcowego poszczególnych pilotów i mobilizują aerokluby regionalne do latania wyczynowego.

— Słyszałem, że pracuje Pan od dłuższego czasu nad przyrządem do wykrywania kominów termicznych?

— Znajduję się już na właściwej drodze do zakończenia doświadczeń z przyrządem pozwalającym na wykrywanie kominów termicznych, tak zwanym kominowskazem. Prace swoje w tej dziedzinie zakończę prawdopodobnie w przyszłym roku. Obecnie mogę podać do wiadomości, iż mój kominowskaz jest zdolny wykryć kominy w odległości około sześciuset do ośmiuset metrów od szybowca. Odczyt jednak przyrządu wykrywającego jest poważnie utrudniony i zajmuje wiele cennego dla szybownika czasu. Dlatego też na tegorocznych Szybowcowych Mistrzostwach Polski w Lesznie używałem go tylko w jednej konkurencji.

— Jaki Pana zdaniem potrzebny nam jest szybowiec?

— Taki szybowiec, który by pozwalał w naszych warunkach na zapewnienie prędkości przeskokowych rzędu stu sześćdziesięciu do stu osiemdziesięciu kilometrów na godzinę. Własności krążenia winien mieć podobne jak „Jaskółka".

— Pana hobby?

— Sport narciarski.

— Czy żona Pana martwi się kiedy Pan przebywa na zawodach, mistrzostwach, w ogóle kiedy Pan lata?

— Nie, raczej interesuje się moimi osiągnięciami.

— Chciałby Pan, aby Pana syn Mariusz kiedyś również latał na szybowcach?

— Trudno mi na to dzisiaj odpowiedzieć jaki rodzaj sportu go zainteresuje i jaki ostatecznie wybierze. Oczywiście bardzo byłoby mi miło, gdyby uprawiał szybownictwo na poziomie wyczynowym.

Kończąc tę krótką rozmowę przekazałem naszemu zwycięzcy w imieniu czytelników, redakcji i swoim serdeczne gratulacje i życzenia dalszych sukcesów w sporcie szybowcowym.

rozmawiał
TADEUSZ MALINOWSKI

FOTO: T. Malinowski

Zapomniany przelot Atlantyku

40 LAT temu, 15 czerwca 1919 roku, nad przybrzeżne miasteczko irlandzkie Clifden nadleciał od strony morza duży dwusilnikowy samolot typu wojskowego. Nikt nie witał nieproszonych gości, na uliczkach było prawie pusto. Tylko w nielicznych oknach pojawiły się wpółubrane postacie, które bez entuzjazmu obserwowały maszynę zataczającą szerokie kręgi nad niskimi domkami. Babcie ciągnące na niedzielne nabożeństwo poranne gderały: — Wojna się skończyła, a oni wciąż się bawią w latanie. — I do tego zachciało im się latać w taką marną pogodę i święto — dodawały inne.

Nagle pod tajemniczą maszyną rozbłysły czerwone rakiety. Jedna, druga, trzecia, czwarta. Zwróciło to uwagę młodego pastora O'Shea, który na motocyklu jechał do kościoła. Samolot zniżył się i zaczął podchodzić do lądowania na jedynym równym w sąsiedztwie miasteczka terenie, terenie, który z powietrza wyglądał na łąkę. Było to jednak bagno, które pochłonęło niejedną już ofiarę w zwierzętach, a nawet ludziach.

Poczciwy „padre" dodał więc gazu i jadąc w kierunku zniżającej się maszyny rozpaczliwie wymachiwał kapeluszem: — Nie lądujcie, nie lądujcie! Na próżno. Samolot dotknął kółkami zdradliwego terenu, chwilkę toczył się i gwałtownie stanął. Ogon uniósł się do góry, kabina do połowy pogrążyła się w bagnie. Tylko pasy ocaliły lotników od wypadnięcia i zakosztowania błotnistej kąpieli. W nagłej ciszy rozległ się głos nawigatora:

— Ładne zakończenie przelotu przez Atlantyk! Miałeś stary emocję, przyznaj się?

Na to padła odpowiedź pilota, którą można chyba położyć na karb słynnego angielskiego poczucia humoru:

— Znacznie większego „pietra" odczuwałem kiedyś w czasie mego pierwszego lotu samodzielnego...

Kiedy zziajany pastor dotarł do lotników, skrupulatny nawigator zapisał właśnie ostatnią pozycję dziennika pokładowego: „Lądowanie w Clifden o godz. 8.40".

— Czy jest kto ranny?

— Nie, wszystko — prócz maszyny — w porządku.

— Skąd lecicie?

— Z Ameryki.

Od tego czasu we wszystkich encyklopediach świata pojawiły się króciutkie notatki o podobnej do siebie, prawie identycznej treści:

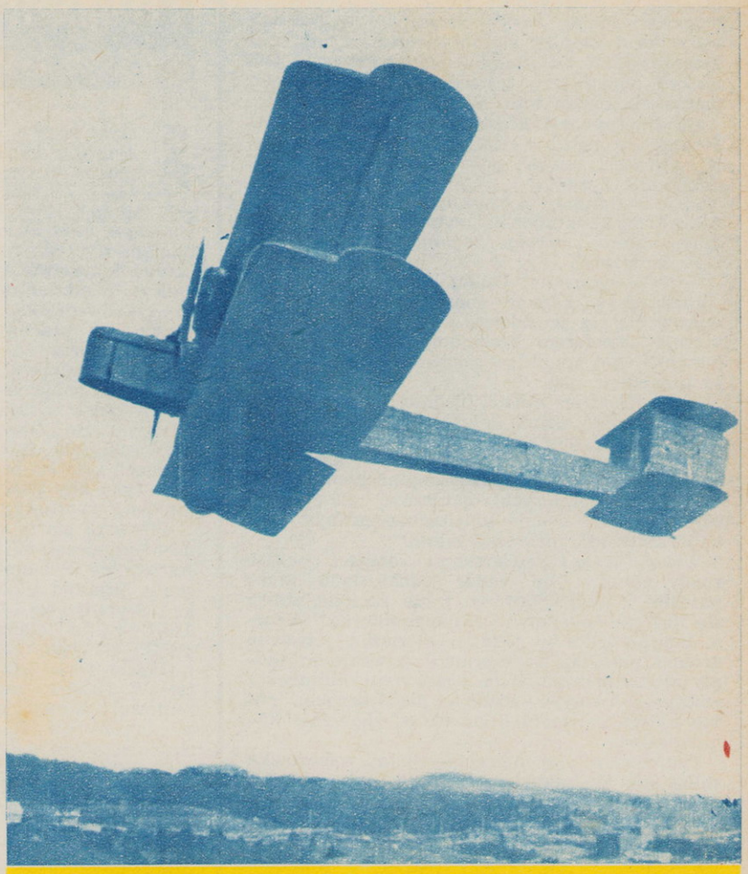
„14. VI. 1919 r. dwaj byli wojskowi lotnicy angielscy, pilot John Alcock i nawigator Arthur Whitten Brown, wystartowali na dwusilnikowym dwupłatowcu firmy Vickers z Harbour Grace w Nowej Funlandii. Po 15 h 57 min lotu w trudnych warunkach atmosferycznych przebyli 3 041 km z prędkością 190,7 km/h i wylądowali na zachodnim brzegu Irlandii. Był to pierwszy w historii aeronautyki skok powietrzny przez Atlantyk. Poprzedni lot ze Stanów Zjednoczonych do Portugalii amerykańskiego komandora Reada na czterosilnikowej łodzi latającej Curtis N. C. 4 zajął jedenaście dni (z wodowaniem na Azorach)".

Pionierami nowych szlaków w okresie międzywojennym byli prawie zawsze lotnicy wyczynowi lub sportowi. Oni wytyczali nowe drogi. Dopiero w ślad za nimi, gdy trasa była zbadana, wyruszały załadowane listami samoloty pocztowe, a następnie linie lotnicze pasażerskie rozpoczynały regularne kursy. Toteż w pierwszej chwili zdawało się, że Alcock i Brown „przetarli" najtrudniejszy szlak lotniczy świata do natychmiastowego użytku. Rzeczywistość okazała się odmienna. Nad Atlantykiem na kilka lat zamilkł huk silników lotniczych *). Po prostu w r. 1919 techniczny poziom samolotów i urządzeń naziemnych nie pozwolił na wykorzystanie nowej trasy. Czyn Alcocka i Browna nie stał się dla szlaku północnoatlantyckiego tym zwrotnym momentem, jakim były późniejsze przeloty na innych światowych trasach takich asów jak Mermoz, Kingsfodr-Smith, Czkałow i Gromow. Trzeba było czekać osiem długich lat nim Amerykanie Lindbergh, Chamberlain i Byrd z Zachodu na Wschód oraz Irlandczyk Fitzmaurice (1928 r.) oraz Francuzi Costes i Bellonte (1930 r.) — w odwrotnym, trudniejszym kierunku — zainaugurowali obecny tłok nad Wielkim Stawem.

Dziwnym natomiast musi się wydawać fakt, że brawurowy przelot tak szybko został zapomniany. Alcock i Brown nie należeli do ludzi, którzy umieją umiejętnie obcinać kupony od swoich zasług. Po skończeniu uroczystości powitalnych — lotnicy otrzymali m. in. nagrodę pieniężną ufundowaną przez dziennik londyński Daily Mail — niezwłocznie powrócili do swoich zajęć. Energiczny, pełen werwy i humoru Alcock, którego żywiołem było powietrze, udał się na ukochane lotnisko w Brooklands, gdzie pełnił funkcje oblatywacza u Vickersa. Zabił się w kilka miesięcy później obok Rouen we Francji w czasie powietrznego transportu nowozbudowanej amfibii, przeznaczonej na Wystawę Lotniczą w Paryżu. Brown — głęboko wstrząśnięty stratą przyjaciela — usiadł za stołem kreślarskim jako technik. Na zawsze odszedł od latania i jedyny samolot, który co roku długo oglądał, był to wielki dwupłat zawieszony w muzeum londyńskim. Śmieszny, archaiczny dwupłat, który bezpiecznie przeniósł go przed laty ponad wzburzonymi falami Atlantyku.

W roku 1919 świat nie był w nastroju odpowiednim do podziwiania czynu tych dwu skromnych ludzi. Ulica szalała z radości po zakończeniu rzezi pierwszej wojny światowej, pasjonowała się znaczeniem politycznym traktatu wersalskiego, do głębi emocjonowała samozatopieniem floty niemieckiej w Scapa Flow.

Niepamięć była tak wielka, że nawet ludność Anglii — jak to stwierdziła ankieta przeprowadzona przez pewnego dziennikarza lotniczego — w przytłaczającej większości nie wiedziała, że to jej synowie pierwsi otwarli nowy szlak powietrzny. Wiedziano o Lindberghu, Chamberlainie, Byrdzie — prawie nikt nie słyszał nazwiska Alcocka i Browna. Poruszyło to do głębi sfery lotnicze W. Brytanii. Bohaterom Atlantyku wystawiono niedawno na centralnym cywilnym lotnisku Londynu pomnik, pojawiły się artykuły dziennikarskie, wyszła starannie opracowana książka poświęcona przelotowi z r. 1919 *). Z niej właśnie pochodzą zdjęcia i fragmenty spisane według opowiadań Browna, nie publikowane dotychczas w prasie polskiej.



Start do historycznego przelotu. Samolot Vickers „VIMY" był nieznacznie zmodyfikowanym bombowcem z czasów I wojny światowej, zaopatrzonym w dwa silniki Rolls-Royce „Eagle Mark VIII", każdy o mocy 360 KM, z czterołopatowymi śmigłami.

A. W. Brown (ur. 1886 r.) technik, obserwator od r. 1915, „spokojny, pedantyczny, idealnie uzupełniał swego energicznego towarzysza" i J. Alcock (ur. 1892 r.), mechanik lotniczy, pilot od 1912 r., „prócz latania nic w życiu nie traktował poważnie".

LOT SIĘ ROZPOCZĄŁ

Wyszli nad ocean zaledwie na wysokości 1 200 stóp. Brown podał Alcockowi kurs 124° i wysłał depeszę radiową: „VIMY przeleciała linię brzegową Nowej Funlandii o 4.28. Wszystko w porządku". Po szybkich obliczeniach wkrótce krzyknął w ucho pilotowi pierwszą, jakże radosną wiadomość: — Mamy wiatr wprost w ogon, nasza prędkość przekracza 120 mil na godzinę.

Alcock powoli nabierał wysokości. Silniki, idealnie zestrojone, pracowały bez zarzutu. Stary wyga nie ustawił jednak dźwigni przepustnicy ani na moment w krańcowym położeniu. Zdawał sobie doskonale sprawę, że szczególnie w początkowej fazie lotu musi jak najbardziej oszczędzać silniki. Gdyby chociaż jeden z nich zawiódł, nieuchronnie nastąpiłaby katastrofa. Doświadczenie nauczyło Alcocka, że dopiero po mniej więcej tysiącu mil lotu, po wypaleniu więcej niż połowy materiałów pędnych VIMY utrzymywała się w poziomie na tylko jednym pracującym silniku.

Po godzinie lotnicy opuścili strefę przybrzeżną, w której była dobra widoczność. Dalej rozciągała się gruba warstwa mgły. VIMY weszła w mleko i otwarta kabina od razu napełniła się wilgotnym, przykrym do oddychania powietrzem. Rozpoczął się męczący lot „na ślep". Brown nie miał teraz nic do roboty i zadecydował nadać depeszę do amerykańskiej bazy. Po chwili zorientował się, że radio „nawala" — wskazówka, zwykle tańcząca

*) Z wyjątkiem dwu sterowców — w r. 1919 i 1924.

*) „The flight of Alcock and Brown" 14—15 June 1919. Graham Wallace. London 1956.

jak opętana podczas pracy kluczem Morse'a, w ogóle się nie wychylała. Wewnątrz kabiny przewody były nieuszkodzone. Brown spojrzał więc za burtę i przekleństwo zawisło na jego wargach — odleciało śmigiełko napędowe prądniczki! Stało się to najprawdopodobniej w czasie startu, kiedy przeciążona maszyna „przepadła" mocno uderzając o nierówny teren pola wzlotów.

„The propeller has gone" *) — krzyknął zrozpaczony nawigator. Zaniepokojony Alcock popatrzył uważnie na oba silniki i po chwili zrozumiał. Szeroki uśmiech rozjaśnił jego twarz, gdy odparł:

— Martw się sam, moje śmigła są w porządku...

Ale już w chwilę później niefrasobliwy pilot stracił ochotę do żartów. Pięknie zestrojony gang silników zaczął wyraźnie zmieniać tonację — prawy silnik „strzelał". Po prostu oderwał się duży kawał rury wydechowej wewnętrznego rzędu cylindrów. Z sercem pod gardłem obserwowali lotnicy, jak skręcona blacha zmieniała kolor z czarnej na czerwoną, później białą i wreszcie odpadła. Wydech silnika szedł teraz bezpośrednio na kadłub.

„Jeśli płomień muśnie pokrycie, będziemy usmażeni" — przemknęło przez mózg Alcocka i Browna.

Na szczęście do tego nie doszło. Jedynym rezultatem tej pierwszej przygody z silnikami był fakt, że już do końca lotu nie pracowały one „unisono". Odtąd pilot i nawigator — którzy szybko przyzwyczaili się do nowego przykrego gangu ich maszyny — musieli przekazywać informacje między sobą na piśmie.

Nadchodził wieczór, a VIMY wciąż leciała we mgle. Mieli 6 000 stóp i Alcock metodycznie nabierał wysokość w nadziei, że na wyższym pułapie przeklęte pokłady „waty" muszą się skończyć. Niespodziewanie rozbłysło słońce. Brown schwycił sekstans i ukląkł na swym fotelu. Z wrodzoną pedanterią pobrał pomiar. Nim obliczył swój „fix" **), nowa warstwa mgły zakryła zachodzące za horyzont słońce. Ale Brown odzyskał pogodę ducha zachwianą długotrwałym lotem bez widoczności. Okazało się, że VIMY szła prawie jak po sznurku. Nieznacznie tylko na południe od czarnej linii wyrysowanej na obszernej mapie Mercatora pojawił się krzyżyk i po chwili Brown podał Alcockowi kurs poprawiony. Zadowolony rozparł się wygodnie w swym fotelu i spokojnie rozpoczął skromną kolację: kanapki i ciepławą herbatę.

Mgła szybko przybierała ciemny odcień. Nadchodziła noc. Widoczność była wciąż zerowa. O północy VIMY szła na wysokości 9 000 stóp — wyższy pułap był dla przeciążonej maszyny nieosiągalny. Lotnikom wydawało się, że przeklęta mgła nigdy się już chyba nie skończy, gdy prawie nagle ujrzeli nad sobą pełne mrugających gwiazd niebo. Brown przystąpił natychmiast do pracy astronawigacyjnej; Alcock utrzymywał maszynę w możliwie idealnym położeniu poziomym. Okazało się, że wciąż byli trochę na południe od szlaku wyznaczonego w planie lotu. Brown podał pilotowi na kartce poprawiony kurs z radosną wiadomością:

„Przelecieliśmy 950 mil — mniej więcej połowę dystansu".

BURZA

O trzeciej rano, kiedy już zaczęło się rozwidniać, ujrzeli na wprost, daleko na horyzoncie, olbrzymie zwały ciemnych chmur. Alcock bez słowa pokazał Brownowi ten typowy front burzowy, którego ani ominąć, ani przejść górą nie było można. Wierzchołki wypiętrzonych chmur dochodziły do 20 000 stóp, krańce — niby skrzydła jakiegoś olbrzymiego, groźnego ptaka — dosięgały obu stron horyzontu. Alcock zacisnął mocniej ręce na sterze. Był gotów do walki. Długi okres idealnej, denerwującej ciszy, a po tym drobny deszcz. I nagle uderzenia wichru, gwałtowne, podstępne, z różnych kierunków.

VIMY zaczęła tańczyć, wznosząc się lub opadając na gwałtownych pionowych prądach powietrza. Alcock obserwował z niepokojem, jak wskazówka wysokościomierza potrafiła w nieprawdopodobnie krótkim czasie wykazywać różnice, dochodzące do 1 000 stóp.

W pewnej chwili lotnicy zostali wgnieceni do foteli, a maszyna wyszła po prostu świecą w powietrze. Ciężki grat wisiał na silnikach. Nie pomogło oddanie sterów, więc Alcock przypomniał sobie dawne myśliwskie czasy z okresu wojny i energicznie kopnął ster kierunkowy. VIMY przewaliła się przez skrzydło i przeszła w prawie pionowe nurkowanie. Nawet w tym położeniu wściekłe uderzenia wichru chciały skręcić samolot. Rozbiegane wskaźniki na tablicy pokładowej stały się niemożliwe do odczytania, a na domiar złego prędkościomierz w ogóle zaciął się, wykazując niezmiennie 90 mil na godzinę.

Ale teraz Alcock pokazał, że dobrze zna swój fach. Przymknął dźwignie przepustnicy, powoli doprowadził maszynę do równowagi i rozpoczął planować. Było to wszystko co można było zrobić w tej sytuacji .Na razie o utrzymaniu właściwego kursu nie można było nawet marzyć. Coraz gęściejszy deszcz przeradzał się czasami i w grad. Była to niechybna oznaka, że jednak przeszli już najgorsze.

5 000... 3 000... 1 000 stóp. Ciągle w burzy. Alcock zaryzykował — przecież nad powierzchnią wody musi być warstwa spokojniejszego powietrza. Przeszło 15 minut i byli wciąż w chmurze burzowej. Brown nie wytrzymał — rozpiął swe pasy i odczepił Alcocka. Nie można się dziwić, że po łamańcach, jakie przechodziła maszyna nie ufał przyrządom. 600 stóp... 500 i nagle ukazał się zagniewany, spieniony ocean. Był on dla lotników najpiękniejszym widokiem. Alcock zeszedł na 200 stóp, doprowadził obroty silników do normy, uspokoił roztańczoną busolę.

„Kurs 170°" — podał Brown, który z radością śledził kierunek białych grzyw na falach. Mieli ciągle tylni wiatr. Rozpoczęli znów nabierać wysokość.

RYZYKO BYŁO WIELKIE

Około 6 rano drobny deszcz zaczął przechodzić w śnieg. Byli zziębnięci, przemoczeni do nitki — ale to nie było jeszcze najgorsze. Pilot wyczuwał, że maszyna — pomimo spalenia większości materiałów pędnych — coraz słabiej reaguje na stery.

Oblodzenie. Starał się wyjść z niebezpiecznej strefy. Nabrał 11 000 stóp i na tym koniec. VIMY nie chciała wspinać się wyżej, przepadała. Gang silników zmienił się. Alcock wyraźnie dostrzegał, jak wloty powietrzne do gaźników pokrywała coraz szczelniej warstwa szklistego lodu. Próbował lecieć nieco niżej — lód nie ustępował. Nagle ujrzał kartkę Browna: „Idę oskrobać lód". Nawigator schował nóż do zewnętrznej kieszeni kombinezonu i najspokojniej odpiął pasy. „Zwariowałeś — ani mi się waż na to!" — ryknął Alcock. „Nie ma wyboru, trzymaj tylko równo grata." Brown zdjął okulary i rękawice. Powoli wypełzł na skrzydło, czepiając się linek ściągaczy. Widok był tak straszny, że Alcock wolał w ogóle nie patrzeć w tę stronę. Za chwilę jednak prawy silnik zaczął pracować normalnie. Mały nawigator wrócił na chwilę do kabiny, odpoczął i za moment rozpoczął walkę z lodem lewego silnika. Niestety, już po kilku minutach silniki znów zaczęły „strzelać". Brown pięć razy wychodził na skrzydła i pięć razy tragikomedia zaczynała się od początku: oblodzenie podstępnie, nieuchronnie narastało.

Nawigator, zupełnie wyczerpany, siedział teraz bez ruchu na swoim fotelu. Nie miał już zupełnie sił do — okazało się — beznadziejnej walki. Ale Alcock nie stracił ducha. Przytknął butelkę z whisky do ust swego pobladłego z wysiłku przyjaciela i krzyknął: „Schodzimy". Na małych obrotach fatalnie pracujących silników Alcock prowadził maszynę w dół. Jedno tylko pytanie stało w tej chwili przed lotnikami: czy lód rozpuści się zanim nie wyrżną w wodę? Jeżeli nie — to koniec. Ponowne nabieranie wysokości z częściowo zablokowanymi sterami i „strzelającymi" silnikami było w ogóle wykluczone.

Jeszcze raz szczęście dopisało odważnym. Na wysokości 300 stóp nad oceanem — 60 sekund przed uderzeniem o jego powierzchnię — lód nie istniał. Rozpuścił się lub po prostu odpadł. Silniki zagrały, jak gdyby tylko przed chwilą wyszły z hamowni firmy Rolls-Royce'a. Alcock głęboko odetchnął, wesoło popatrzył na bladego, kompletnie wyczerpanego towarzysza lotu i pierwszy raz po starcie napił się. Nie była to jednak herbata, lecz mały, ale dobrze zasłużony łyk whisky.

Była 8.15, kiedy Alcock wyciągnął przed siebie rękę. „Ziemia". Brown przez chwilę porównywał z mapą małe ciemne plamki, które ukazały się na horyzoncie. Twarz jego rozjaśniała się. Tak, bez wątpienia to wysepki Eashal i Turbot na zachodnim brzegu Irlandii. Jego nawigacja okazał się wzorowa — wyszli o zaledwie kilka mil na północ od szlaku, jaki sobie wyznaczyli jeszcze kilka miesięcy temu. Zwyciężyli mgłę, burzę, oblodzenie. Zwyciężyli największego wroga — strach.

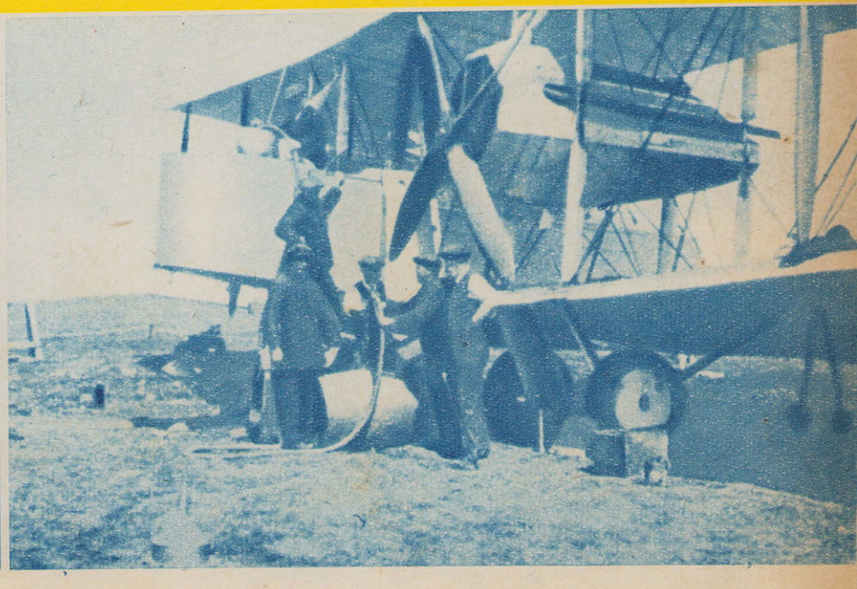
Dziś liczni pasażerowie transatlantyccy, którzy po smacznie przespanej nocy i dobrym śniadaniu wychodzą w Londynie z luksusowych samolotów komunikacyjnych, nie mają zwykle nawet czasu, aby spojrzeć na skromny pomnik, stojący w rogu lotniska. Pomnik, na którym można odczytać ten krótki napis: „John Alcock i Artur Whitten Brown wykonali pierwszy bezpośredni lot przez Atlantyk 14 i 15.VI.1919 r."

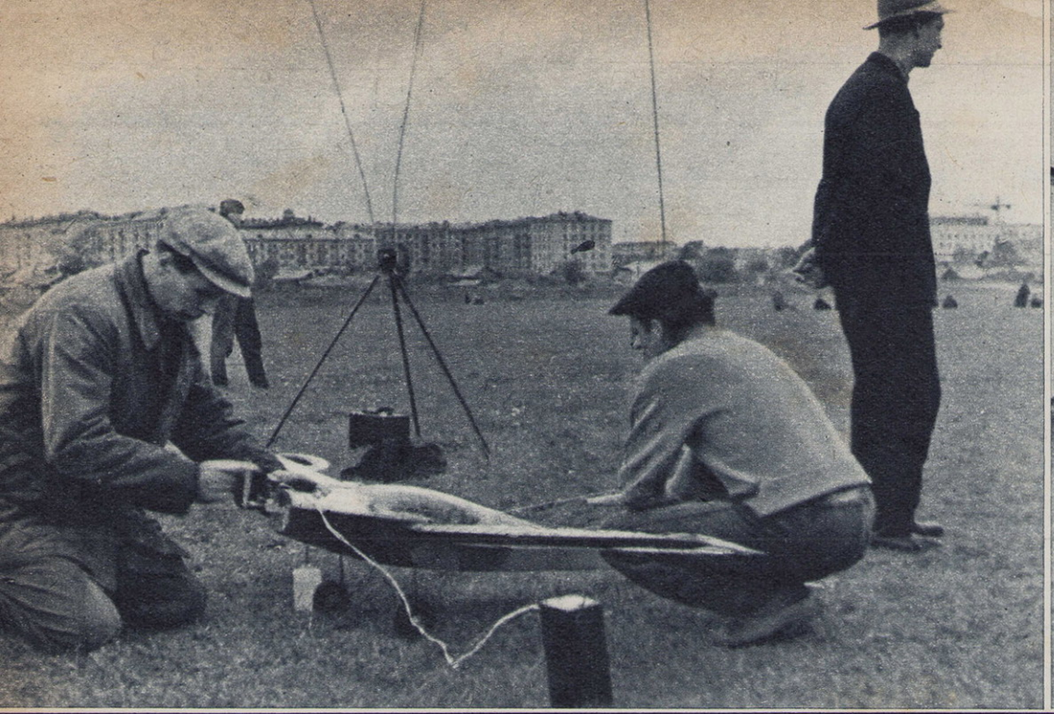
Oprac. JANUSZ KĘDZIERSKI

*) Śmigło odmaszerowało.
**) Położenie.

Przed startem do Europy Alcock powiedział do Browna: „Ubieraj się. Jeśli nie wystartujemy teraz, to może już nigdy".

Ostateczne przygotowania maszyny Alcocka i Browna przed skokiem przez Ocean Atlantycki.



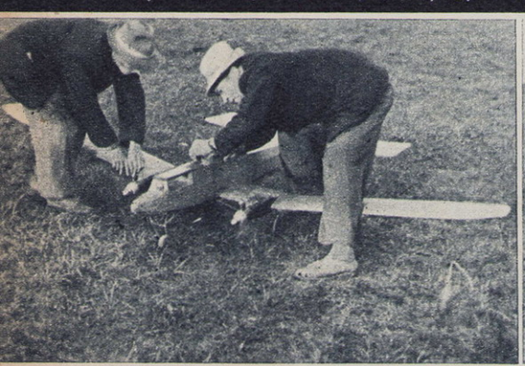


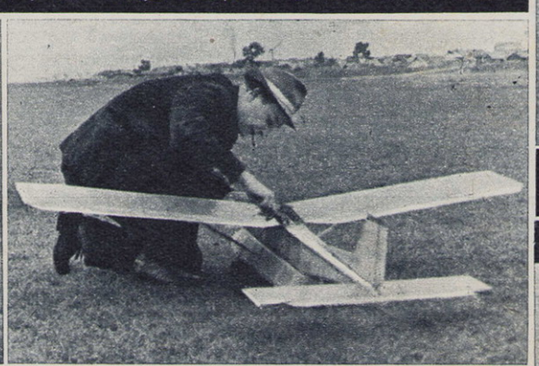
Mistrz Sportu ZSRR J. Chuchra (CAML) z modelem akrobacyjnym sterowanym aparaturą RUM-1.

Obecny mistrz ZSRR w kat. radiomodeli wielokanałowych A. Erler (Leningrad).

ZLOT RADIOMODELARZY RADZIECKICH

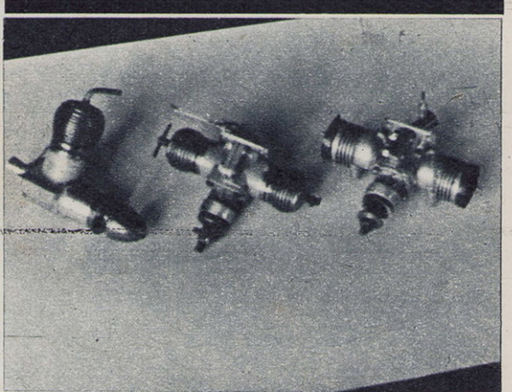
Niedawno w Moskwie odbyło się spotkanie czołowych radiomodelarzy ZSRR. Na stronie niniejszej zamieszczamy kilka zdjęć wykonanych przy tej okazji przez naszego korespondenta ZENONA KORSAKA.



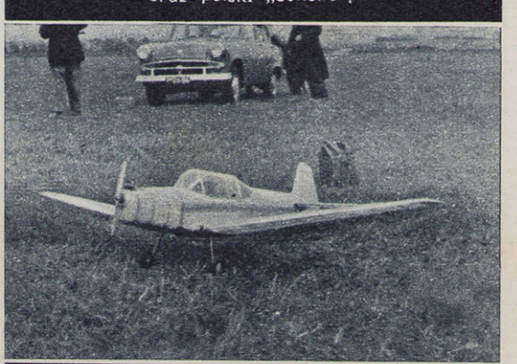


Wyżej — z lewej: Dwusilnikowy model W. Zareczniewa na chwilę przed startem. Z prawej: S. Malik z modelem amfibii. Poniżej: Model dwusilnikowy Zareczniewa i akrobacyjny Chuchry. Większość modelarzy przyjechała na spotkanie własnymi samochodami.

Znany rekordzista M. Wasilczenko ze swym nowym radiomodelem.



Silniki do radiomodeli CAML w Moskwie. Od prawej: MD-5 „Komet" (10 cm³), MK-12 B (5 cm³) oraz polski „Sokół-3".



Zdalnie sterowany model samolotu Zlin-26 Mistrza Sportu Szczerbakowa.

Nie pierwszy i nie ostatni

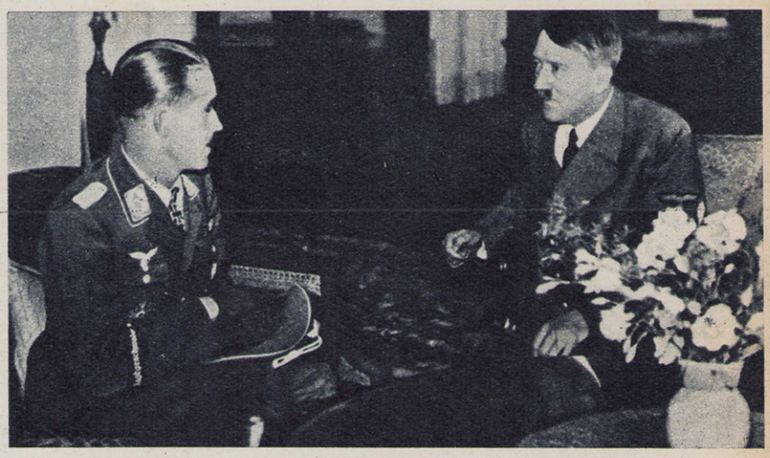
Jakież możliwości mieliśmy"! — ten tytuł jednego z rozdziałów mógłby być mottem dla wydanej w NRF książki niemieckiego asa lotniczego, inspektora lotnictwa myśliwskiego, gen. Adolfa Gallanda „Die Ersten und die Letzten" — „Pierwsi i ostatni". Znany z „Zaprzepaszczonych zwycięstw" — Mansteina, „Wspomnień żołnierza" — Guderiana czy „Żołnierze do ostatniego dnia" — Kesselringa, ton żalu i rozgoryczenia w stosunku do kierowniczych postaci hitlerowskiego reżimu, podawanie znakomitych, acz na szczęście spóźnionych recept na odwrócenie wojennego szczęścia — dominuje i w tej książce. Jest ona zresztą i skąd inąd szczegółową, acz z bardzo osobistego punktu widzenia pisaną historią niemieckiego lotnictwa myśliwskiego w II wojnie światowej.

Z jakim rozgoryczeniem pisze autor o zaniedbaniach w rozwijaniu produkcji aparatów myśliwskich. W decydującym, jego zdaniem, okresie wojny powietrznej, podczas bitwy o Brytanię, Niemcy wytwarzały miesięcznie 125 myśliwców. W jesieni 1944 r. natomiast, gdy nie mogło to już mieć wpływu na losy wojny, budowano ich w miesiącu 2 500. „Gdyby produkcją roku 1944 dysponowano 4 lata wcześniej, nigdy by na żadnym froncie nie można było by wydrzeć panowania w powietrzu z rąk Luftwaffe. Całe losy wojny wzięłyby wówczas inny obrót" — czytamy.

Jeszcze w latach 1943—1944 mogłyby, wg Gallanda, osiągnąć Niemcy przewagę w powietrzu w rozmiarach dających im szanse podczas decydującej rozgrywki. Mogłyby tego dokonać przy zastosowaniu myśliwców odrzutowych, w konstruowaniu których były wówczas najbardziej swoiście zaawansowane. Cóż, kiedy prace nad Me-262 zostały w myśl obliczeń autora opóźnione co najmniej o półtora roku. Raz, gdy w 1940 r. Hitler, przewidujący szybkie zakończenie wojny, zakazał prowadzenia szerszych prac nad wszystkimi tymi wynalazkami, które nie mogły być zastosowane przed upływem jednego roku. Drugi raz, gdy pałający żądzą odwetu Fuehrer postanowił około 1943 r. przebudować wszystkie istniejące samoloty tego typu na szybkie bombowce. Dlatego też, jakkolwiek do końca 1944 r. zbudowano 564 samoloty odrzutowe, większość z nich stosowana była — z mizernymi zresztą wynikami — do bombardowania. Szersze, i skuteczne zresztą, zastosowanie ich do zadań myśliwskich nastąpiło dopiero w miesiącach agonii III Rzeszy, na wiosnę 1945 r.

Jeszcze nawet w tym ostatnim momencie widzi Galland wyjście: zamiast zimowej ofensywy w Ardenach należało rzucić wszystkie siły lądowe, wsparte około 4 tysiącami samolotów jakimi jeszcze dysponować mieli Niemcy, do rozstrzygającego boju z Armią Radziecką. „W tych warunkach byłoby jeszcze możliwe wstrzymanie czerwonego zalewu" — pisze Galland.

Podobnie jak większość autorów zachodnioniemieckich, ma on również tendencję do przeceniania wpływu anglo-amerykańskich nalotów strategicznych na klęskę Rzeszy. Podaje np., że we wrześniu 1944 r. Luftwaffe otrzymała, wskutek bombardowań zakładów produkujących benzynę syntetyczną — zaledwie szóstą część zapotrzebowania na paliwo. Z drugiej jednak strony przytacza inne cyfry: Amerykanie zrzucili na Niemcy 2,7 miliona ton bomb, a mimo to produkcja samolotów wzrosła z 8 295 w roku 1929 do 38 tysięcy w roku 1944. Niemcy zastosowali po prostu taktykę rozdrobnienia przemysłu: zamiast w 27 wielkich zakładach rozmieścili produkcję lotniczą w 729 małych fabryczkach. We wrześniu 1944 r. wypuściły one ogółem 4 103 samoloty — nowych i wyremontowanych.



Przyjacielska rozmowa Hitlera z Gallandem.

Charakterystyczny dla Gallanda, który nigdy nie walczył na froncie wschodnim, jest stosunek do radzieckich lotników. Bezkrytycznie przytacza on bufonowate słowa Goeringa: „Z każdej formacji trzeba tylko zestrzelić prowadzących; pozostali analfabeci nie znajdą nawet drogi powrotnej do domu". Bezkrytycznie ustosunkowuje się do osiągniętych rzekomo na wschodzie 200 czy 300 zwycięstw powietrznych (Hartmann — 346). O czymś wręcz odwrotnym świadczy jednak tytuł jednego z rozdziałów: „Ostfront — das Verdun der Luft".

Chcąc nie chcąc musi Galland przyznać, że duch niemieckich lotników był w 1944 r. katastrofalny: „Nasi myśliwcy opanowani byli w końcu jakąś obawą przed wrogimi myśliwcami (dosł. Jaegerschreck), mnożyła się stale ilość wyjść z szyku zawrotem lub znurkowaniem, zanim jeszcze doszło do walki".

Jeszcze tylko jeden cytat, charakteryzujący jego wspólne nastawienie do sposobu prowadzenia wojny powietrznej. Dotyczy on początkowej fazy Bitwy o Brytanię. „Niemieckie naloty musiały się ograniczać do celów wojskowych". Ciężki to widać był mus!

W książce Gallanda można znaleźć wiele ciekawych faktów dotyczących tajnej budowy lotnictwa wojskowego w latach 1933—1935. Mimo woli nasuwa się tu porównanie: 17 lat musiało upłynąć od zakończenia I wojny światowej, nim Niemcy odważyły się ujawnić swe zbrojenia. Po II wojnie światowej nie trwało to nawet 10 lat. A autor książki nie jest ani pierwszym, ani ostatnim spośród byłych lotników hitlerowskiej Luftwaffe, którzy pomagają budować lotnictwo Bundeswehry.

RAJMUND SZUBAŃSKI

DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

poruszają się wiosła. Łódź dopływa do samolotu, wyciągają się pomocne ręce. W pół godziny później Idzikowski i Kubala znajdują się na pokładzie niemieckiego statku „Samos". Są uratowani.

Gdy wrócili do kraju, nie czekał ich laur zwycięzców. Nie doceniono ich wysiłku, narażeni byli na ciągłe drwiny, atakowały ich gazety, lotnicze władze poddały ich surowej krytyce. A przecież obaj lotnicy, doświadczeni, odważni i brawurowi, otrzaskani z powietrznym rzemiosłem, przez dwa lata z poświęceniem przygotowywali się do przelotu. Przecież przed próbą nie cieszyli się poparciem odpowiednich władz, nie dysponowali właściwymi kapitałami, ponieważ zaś w tym czasie polski przemysł lotniczy praktycznie nie istniał, a pieniędzy na sprzęt brakło, zadowolić się musieli przerobioną maszyną wojskową, francuskim samolotem liniowym, służącym normalnie do lotów bombowych i rozpoznawczych. Zamiast zbędnego uzbrojenia i bomb wmontowano w płatowiec dodatkowe zbiorniki, by pomieścić ogromne ilości benzyny potrzebnej do kilkudziesięciu godzin lotu i... na tym kończyły się techniczne przygotowania maszyny.

Nikt nie jest w stanie stwierdzić, czy Idzikowski i Kubala zdołaliby dolecieć do Ameryki, gdyby nie zdecydowali się na powrót. Rzecz nader wątpliwa. Nikt nie ma również prawa osądzać ich decyzji. W podobnych wypadkach liczą się tylko fakty, nie zaś przypuszczenia. Można jednak zakwalifikować postawę lotników ocenić ich charaktery. Najlepiej zaś to uczynić na podstawie dalszych wydarzeń.

Zawzięta para Polaków, pomimo niesamowitych przeżyć pierwszego przelotu, w rok później, dnia 15 lipca 1929 r. ponowiła próbę. I ten właśnie fakt wydaje najlepsze świadectwo Idzikowskiemu i Kubali.

Jest rzeczą ogólnie znaną pośród lotników, iż o powietrznej karierze każdego pilota często decyduje pierwszy wypadek, pierwsza kraksa. Jeżeli człowiek nie załamie się wtedy, nie zrezygnuje z latania, lecz siądzie ponownie za sterami maszyny, znaczy iż jest lotnikiem z krwi i kości, że nerwy jego zdolne są do wykonywania tych wysiłków, których spodziewać się trzeba każdej chwili w powietrznym zawodzie. Wodowanie zaś Idzikowskiego nie należało do kategorii zwykłych kraks, lot był arcytrudny i arcyniebezpieczny. Zdecydowanie się na powtórzenie próby było osiągnięciem na wielką miarę.

I znów poza samotnym dwupłatem pozostały wybrzeża Francji, znów polskich śmiałków wchłonął bezmiar oceanu. Mijały godziny, warczał silnik. Nawróciły znane uczucia, niepewność, strach, osamotnienie. Prowadziła nadzieja, ambicja i wiara w siebie, odwagi dodawało pragnienie rozsławienia polskich skrzydeł. Przeszkodą nie do przezwyciężenia okazała się mała wartość samolotu. Idzikowski i Kubala nie dysponowali sprzętem nadającym się do tego rodzaju wyczynów.

Po osiemnastu godzinach lotu silnik odmówił posłuszeństwa. Defekt zmusił Idzikowskiego do zmiany kursu. Z największym trudem pilot doprowadził maszynę do skalistej wysepki Graziosa w archipelagu Azorów. Wyseka nie posiadała lotniska, a jej powierzchnia nie nadawała się do lądowania.

Idzikowski lądować jednak musiał, dalej lecieć nie był w stanie, silnik zaprzestał pracy. Nadeszła nieunikniona kraksa. Mimo mistrzowskiego lądowania maszyna została rozbita. Major Ludwik Idzikowski zginął na miejscu, kapitan Kazimierz Kubala został ranny...

W następnym roku francuscy lotnicy Costes i Bellonte osiągnęli to, czego nie udało się dokonać poprzednio nikomu. W przeciągu trzydziestu siedmiu godzin pokonali Północny Atlantyk, przelecieli z Paryża do Nowego Jorku, ze wschodu na zachód.

Dziś zaś, w osiemnaście lat po ich epokowym locie, ponad Atlantykiem prowadzą rozliczne regularne linie lotnicze. Ocean przecinają wielkie czterosilnikowe samoloty, wiozące dziesiątki podróżnych. Odległość, pokonanie której zajęło Costes'owi trzydzieści siedem godzin, pasażerski De Havilland „Comet 4" przebywa w godzin... dziewięć.

„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny.

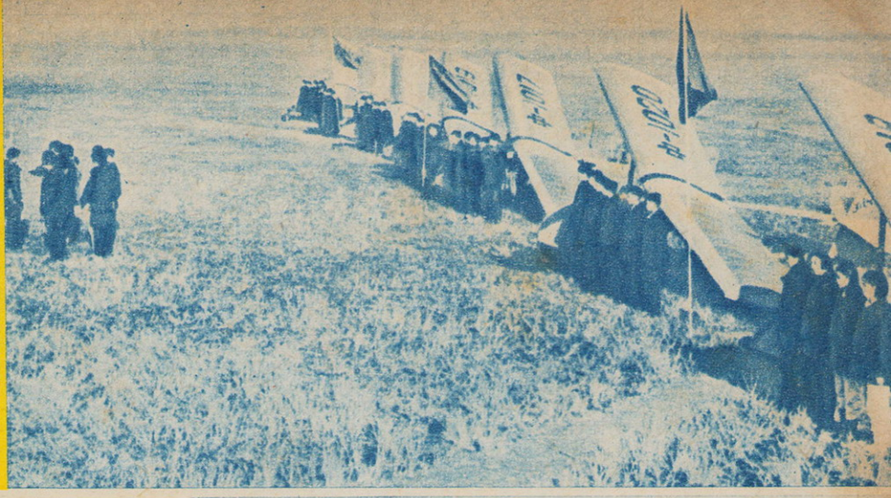
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 2 LIPCA 1959 R. **Zam. 3670/C W-46**

RAKIETĄ PO ŚWIECIE

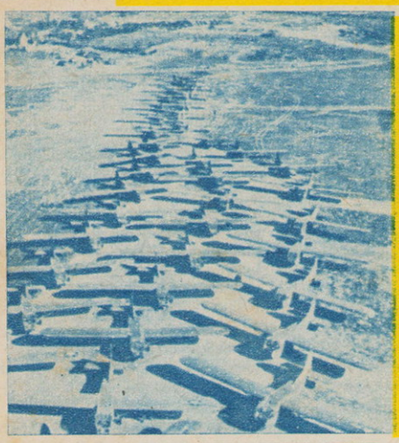
„ABC" w Chinach

Czy poznajecie? Tak, to polskie szybowce szkolne „ABC". Zdjęcie to zrobione zostało na lotnisku chińskiej szkoły szybowcowej w Czen-Tu, w czasie szkolenia. Obecnie Chińczycy sami produkują szybowce według polskich wzorów i intensywnie szkolą na nich swą młodzież.



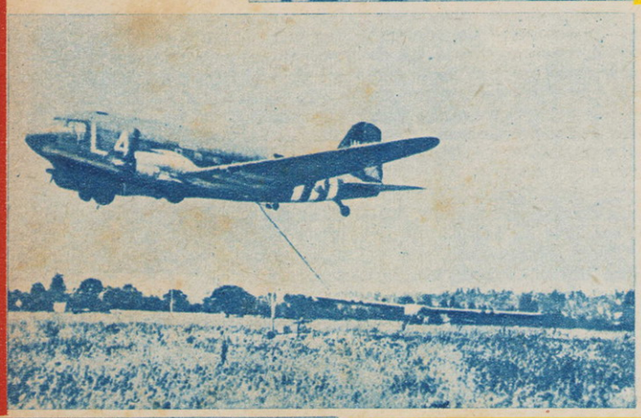
Szybowce na wojnie

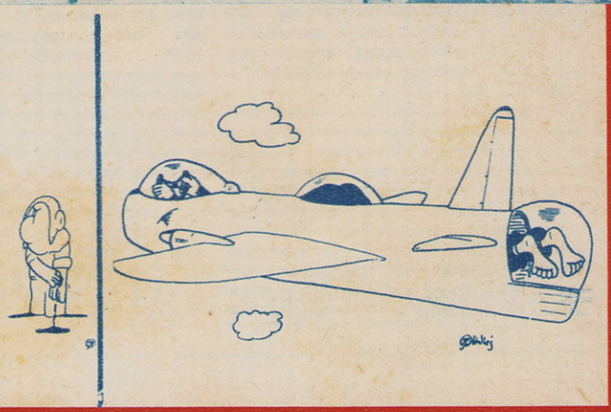
Rok 1943, lądowanie aliantów na Sycylii. Zdjęcie z prawej przedstawia koncentrację amerykańskich szybowców transportowych typu „Waco" na lotnisku w Tunisie, przed startem do akcji. Zdjęcie niżej: Start! Jako maszyny holownicze ciężko wyładowanych wojskiem szybowców służyły „Dakoty". Tak, szybowce też mają pięknie zapisaną kartę wojenną.



„Moskwa" nad Morzem Czarnym

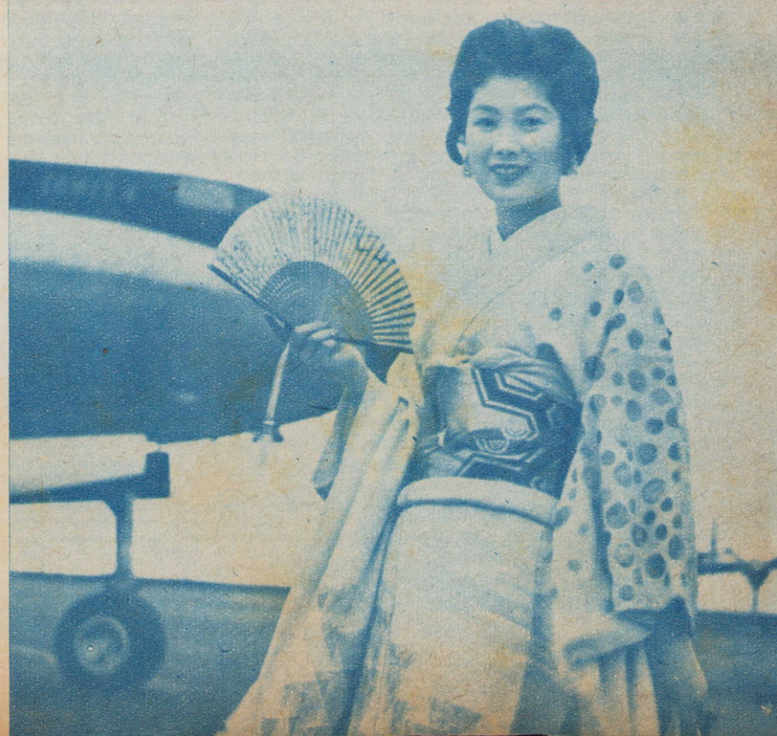
Jak już donosiliśmy, w kwietniu br. weszły do eksploatacji na liniach radzieckiego „Aeroflotu" nowe turbośmigłowe samoloty pasażerskie Il-18 „Moskwa". M. in. obsługują one linię Moskwa — Adler (na kaukaskim wybrzeżu Morza Czarnego). Zdjęcie przedstawia Il-18 w porcie lotniczym Adler.





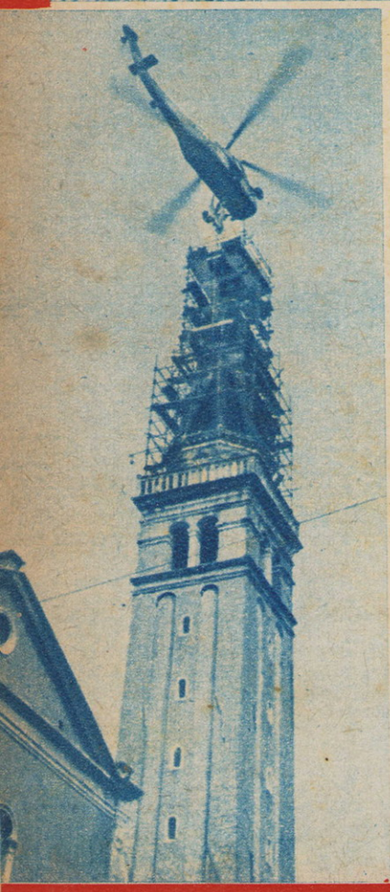
Skośnookie stewardessy

Prawda, że ładna? Jest to jedna z japońskich stewardess, latających na angielskich odrzutowcach „Comet" z Tokio do Hong Kong. Poszczególne odcinki angielskich transkontynentalnych linii BOAC obsługiwane są przez stewardessy różnych narodowości. I tak np. po przylocie z Tokio do Hong Kong tę Japonkę zmieni na odcinku Hong Kong — Kalkuta (Indie) stewardessa Chinka.



Anioł korzysta ze śmigłowca

W ciekawej akcji użyto w mieście Sacile (Włochy) śmigłowiec. Odrestaurowaną figurę anioła z bronzu, bardzo ciężką i dwukrotnie większą od człowieka, śmigłowiec wyniósł na czubek wieży kościelnej, gdzie została umocowana przez fachowców. W ten sposób zaoszczędzono sobie kłopotów z dotychczas stosowanymi, dawnymi metodami transportu. Na zdjęciach: Podczepianie figury do śmigłowca (niżej) i transport na wieżę (z lewej).



ZDJĘCIA: „Repúles", „Ali Nuove", „Aviation Magazine", „The Aeroplane and Astronautics", „D.H. Gazette".

PRZEGLĄD LOTNICTWA SPORTOWEGO

Nr 7 **Lipiec 1959 r.**

SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

JANUSZ KRASICKI

Przed każdą konkurencją odprawy pilotów startujących w Lesznie prowadził kierownik sportowy mistrzostw — Józef Dankowski.

V Szybowcowe Mistrzostwa Polski były największą z rozegranych dotychczas w kraju, a pod wieloma względami i na świecie, imprezą szybowcową. Przyczynił się do tego niewątpliwie czas trwania zawodów, ustalony decyzją Komisji Szybowcowej Aeroklubu PRL na trzy tygodnie. Założeniem było przeprowadzenie możliwie dużej liczby konkurencji w celu bardziej obiektywnego wyłonienia czołówki wyczynowej z uwagi na przyszłoroczne Mistrzostwa Świata. Dodatkowym argumentem, przemawiającym za 3-tygodniowymi Mistrzostwami, był zamiar rozegrania kilku konkurencji na wielką skalę, które przyniosłyby nowe rekordy i diamenty 500, a szansa wystąpienia odpowiednich warunków meteorologicznych była w tym układzie oczywiście większa.

O ile w praktyce warunki meteo, choć trudne, okazały się wystarczające do rozegrania 11 konkurencji, o tyle nie udało się zrealizować drugiego projektu — konkurencji „bombowych". Z wyjątkiem pierwszych dni, począwszy od V konkurencji prawie przez cały czas panowała pogoda wyżowa: suche masy powietrza, termika bezchmurna lub prawie bezchmurna, późno się budząca, a więc i brak silnych noszeń — uniemożliwiły przeprowadzenie takich projektowanych konkurencji, jak docel — powrót 500 km oraz trójkąt 500 (!), wymagających maksymalnego wykorzystania na przelot całego dnia. Pech sprawił, że warunki nie sprzyjały nawet wykonaniu przelotu docelowego 500 km. Może zresztą nasze apetyty są zbyt wygórowane, zwłaszcza wobec wyraźnie nie najlepszych warunków meteorologicznych w okresie mistrzostw na przestrzeni ostatnich kilku lat.

Do zawodów stanęło 41 zawodników, w tym 13 członków Szybowcowej Kadry Narodowej oraz 4 gości zagranicznych z Aeroklubów Narodowych Austrii, Czechosłowacji, Jugosławii i Węgier w ramach wymiany z pilotami polskimi. Pozostałych 24 uczestników zostało zakwalifikowanych do udziału w Mistrzostwach na podstawie wyników uzyskanych w V Całorocznych Zawodach Szybowcowych o Memoriał R. Bitnera. Dla ciekawości warto podać, że ostatni z zakwalifikowanych w Memoriale miał 6 412 pkt.

Pragnieniem organizatorów zawodów było prowadzenie monotypu w postaci „Jaskółki". Niestety, po dokładnym rozpatrzeniu stanu sprzętu okazało się, że nie dysponujemy taką liczbą szybowców zdatnych do lotu i z zapasem 50 godzin resursu, co było regulaminowym warunkiem dopuszczenia szybowca do Mistrzostw. W rezultacie zezwolono również na start na „Bocianach", z pasażerami lub bez, przy czym naturalnie klasyfikacja obejmowała jedynie pilota, a nie załogę. W praktyce wszystkie „Bociany" latały z pasażerami, pomocnikami pilotów. W czasie Mistrzostw potwierdziła się opinia, że „Bocian" jest szybowcem zupełnie równorzędnym lub nawet nieco lepszym od „Jaskółki" na przeskoku, natomiast mniejsza jego zwrotność i większe siły na drążku dały się we znaki zawodnikom w krążeniu, szczególnie przy wykręcaniu się z małej wysokości i centrowaniu turbulentnych noszeń.

Zasadniczy sprzęt zawodniczy stanowiły jednak 23 „Jaskółki", w tym 14 bis i 18 ter. Dla wyrównania szans zawodników, pilotom, którzy latali na „Jaskółkach Z", nie wolno było zabierać balastu.

Goście zagraniczni startowali na „Jaskółkach", z wyjątkiem Austriaka, który przyjechał z szybowcem Mg-23 (na tym typie ekipa austriacka brała udział w Mistrzostwach Świata w Lesznie). Wielu zawodników miało okazję „przymierzyć się" w powietrzu do pilota austriackiego; stwierdzono zgodnie dość znaczną przewagę jego szybowca nad „Jaskółką".

Po zeszłorocznych sukcesach „Junaków" powrót CSS-ów.13 jako samolotów holujących nasuwał smutne refleksje. Niemniej, dzięki sprawnej organizacji, start wszystkich szybowców do konkurencji trwał zaledwie 30—40 minut (przy 12—15 samolotach i wysokości holowania 600 m). W bieżącym roku znacznie więcej niż w poprzednich zawodach krajowych korzystano z transportu powrotnego drogą kołową. Wozy transportowe po inwestycjach na Mistrzostwa Świata przestały być w Polsce problemem.

Konkurencje i punktacja obowiązywały dokładnie te same, co na VII Mistrzostwach Świata.

Przylot zawodników do Leszna rozpoczął się w dniu 4 czerwca. Wszyscy uczestnicy otrzymali na wstępie nylonowe kopenty, zawierające bloczek żywnościowy, kartę uczestnictwa, program Mistrzostw, kartę informacyjną oraz papier listowy ze specjalnym nadrukiem. Pomyślano również o zgrabnych czapeczkach, których kolor określał rodzaj służby zawodów: i tak, ogólnie biorąc, zawodnicy nosili czapeczki żółte, służba sportowa czerwone, techniczna — niebieskie, pozostałe zaś komórki — zielone. Zakwaterowanie jak zwykle w namiotach, tym razem nowych i mniejszych niż zwykle i przez to przyjemniejszych.

Przegląd techniczny sprzętu opóźniony był przez fakt, że Lotnicze Zakłady Naprawcze w Warszawie ukończyły remont kilku szybowców dopiero na ostatnią chwilę.

*

A oto pokrótce przebieg zawodów. (wyniki pierwszej dziesiątki w każdej konkurencji były na bieżąco publikowane w „Skrzydlatej").

Otwarcia Mistrzostw dokonał w niedzielę, **dnia 7 czerwca**, przedstawiciel Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, red. Jerzy R. Konieczny. Po krótkiej ceremonii zawodnicy wystartowali do treningowej konkurencji — przelotu prędkościowego po trasie trójkąta 100 km Leszno — Gola — Wąsosz — Leszno. Warunki w tym dniu dopisały, zadanie wykonało 33 pilotów, w tym 10 obleciało trasę dwukrotnie. Najlepszy wynik — 76,1 km/h — uzyskał Henryk Zydorczak.

W poniedziałek 8 czerwca w doskonałych warunkach meteorologicznych (początkowo wiatr SW) rozegrano I konkurencję Mistrzostw. Ponieważ meteorolodzy przepowiadali na najbliższe dni pogorszenie się pogody — wybór padł na przelot otwarty, jako konkurencję obowiązkową, z której ściąganie szybowców przypadnie na okres niepogody. Z 41 zawodników tylko 8 uzyskało w tym dniu odległość poniżej 400 km, zaś jedynie nieprzewidziany przez meteo skręt wiatru w końcowej fazie przelotu na południowo-wschodni i związana z tym konieczność lotu z wiatrem czołowobocznym sprawiły, że nie padła żadna pięćsetka. Pierwszym miejscem podzielili się Gorzelak i Makula (okolice Suwałk — odległość 495 km). Ogromna większość zawodników lądowała z niewielkim rozrzutem w rejonie Jeziora Śniardwy i Mamry.

Akcja ściągania szybowców z tego przelotu stanowi osobny rozdział historii zawodów, dlatego rozwijać tematu nie będziemy. Większość szybowców z okolic jezior mazurskich została drogą powietrzną lub kołową przetransportowana na lotnisko w Kętrzynie, gdzie urządzono sztab operacji. Z bazy tej zawodnicy wracali do Leszna na dwuholu („Jaskółki").

Dużą pomoc w ściąganiu szybowców okazały aeroklubu regionalne. Słowa najwyższego uznania należą się tu Aeroklubowi Białostockiemu, żeby wspomnieć tylko o zorganizowaniu wśród **głębokiej nocy** wyjazdu wozu transportowego po szybowiec, bezpośrednio po otrzymaniu zawiadomienia. Zdolność wczucia się przedstawicieli tego aeroklubu w gorącą atmosferę zawodów, umiejętność natychmiastowego podjęcia akcji, ofiarność i inicjatywa stanowiły jaskrawy kontrast z postawą klubów, którym obce jest słowo: SPORT i o których bezprzykładną, uporządkowaną ślamazarność rozbijają się próby nietypowego załatwienia sprawy.

Mimo niekorzystnych warunków meteo, w ciągu dwóch dni wszyscy zawodnicy znaleźli się z powrotem w Lesznie, oprócz Sadomira Smolińskiego, który przez pomyłkę przekroczył granicę polsko-radziecką i wrócił dopiero we czwartek.

W tym dniu oczekiwano poprawy pogody i planowano rozegranie przelotu docelowego do Gliwic. Niestety, nadzieje nie spełniły się i po rozwinięciu startu konkurencję odwołano.

Dwa następne dni nie przyniosły żadnej zmiany. Uczestnicy Mistrzostw spędzili czas na zwiedzaniu Targów Poznańskich, łowieniu ryb (który to sport nadzwyczaj się w awiacji rozpowszechnił), grze w bilard, oglądaniu filmów w kinie „Lotnia" na terenie lotniska itd.

Po pięciodniowej przerwie, w **niedzielę dnia 14 czerwca**, rozegrana została druga konkurencja. Początkowo miał to być przelot docelowo-powrotny do Mirosławic, 2 x 98 km, jednak ze względu na silny wiatr i nasuwające się od północy ławice chmur Cs kierownictwo zdecydowało ograniczyć konkurencję do przelotu jednokierunkowego. Okazało się zresztą później, że ławice te nie przeszkadzały w tworzeniu się chmur kłębiastych. Zadanie wykonało 37 zawodników, a zwycięstwo odniósł młody pilot Aeroklubu Białostockiego — Tadeusz Dąbek, który w klasyfikacji ogólnej wysunął się również na pierwsze miejsce.

DOKOŃCZENIE NA STR. II

Na płycie przed hangarem. Na pierwszym planie „Bocian" Tadeusza Śliwaka. Po lewej szybowiec austriacki. Foto: T. Malinowski (2)

Łodzianie — Pelagia Majewska, wielokrotna rekordzistka świata i tegoroczny wicemistrz Polski Józef Pieczewski.

15 czerwca (poniedziałek) III konkurencją Mistrzostw miał być przelot po trasie trójkąta 302 km, Leszno — Mirosławice — Ostrów — Leszno. Niestety silny zachodni wiatr nie osłabł, wbrew zapowiedziom meteorologów i wszyscy zawodnicy lądowali na trasie. Zgodnie z regulaminem, konkurencja została uznana jako przelot odległościowy po wyznaczonej trasie. Pierwszą lokatę uzyskał Węgier Legenyei, a prowadzenie ogólne utrzymał T. Dąbek. Poważne uszkodzenie szybowców w wypadku, jaki miał miejsce po starcie zespołu z dwuholem z lotniska we Wrocławiu, wyeliminowało z dalszego udziału w Mistrzostwach zawodników: W. Sznurowskiego (Warszawa) i St. Ratuśniskiego (Jelenia Góra).

Wtorek, 16.6, był ze względu na ściąganie szybowców z terenu i niepogodę dniem przerwy. Wieczorem siłami przedstawicieli Biura Prasowego Mistrzostw zorganizowana została interesująca impreza rozrywkowa.

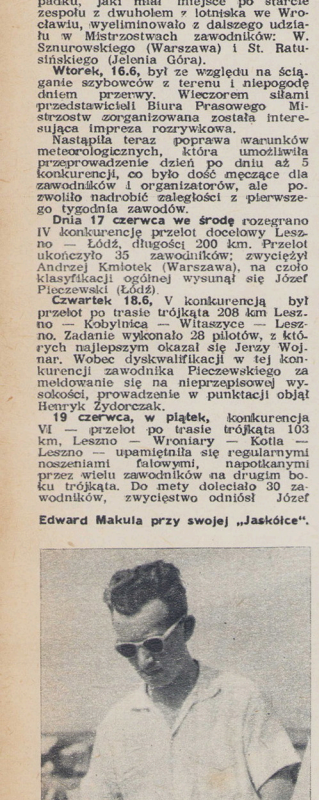
Nastąpiła teraz poprawa warunków meteorologicznych, która umożliwiła przeprowadzenie dzień po dniu aż 5 konkurencji, co było dość męczące dla zawodników i organizatorów, ale pozwoliło nadrobić zaległości z pierwszego tygodnia zawodów.

Dnia 17 czerwca we środę rozegrano IV konkurencję przelot docelowy Leszno — Łódź, długości 200 km. Przelot ukończyło 35 zawodników; zwyciężył Andrzej Kmiotek (Warszawa), na czoło klasyfikacji ogólnej wysunął się Józef Pieczewski (Łódź).

Czwartek 18.6, V konkurencją był przelot po trasie trójkąta 208 km Leszno — Kobylnica — Witaszyce — Leszno. Zadanie wykonało 28 pilotów, z których najlepszym okazał się Jerzy Wojnar. Wobec dyskwalifikacji w tej konkurencji zawodnika Pieczewskiego zameldowanie się na nieprzepisowej wysokości, prowadzenie w punktacji objął Henryk Zydorczak.

19 czerwca, w piątek, konkurencja VI — przelot po trasie trójkąta 103 km, Leszno — Wroniary — Kotla — Leszno — upamiętnią się regularnymi naszeniami falowymi, napotkanymi przez wielu zawodników na drugim boku trójkąta. Do mety doleciało 30 zawodników, zwycięstwo odniósł Józef Pieczewski, a kolejnym leaderem Mistrzostw został Jerzy Wojnar.

Edward Makula przy swojej „Jaskółce".



Dzień 20 czerwca (sobota) przyniósł największą, VII konkurencję Mistrzostw: przelot docelowo-powrotny Leszno — Fordon — Leszno, długości 364 km. Ukończyło go 32 zawodników — mimo woli przychodzi na myśl podobny sukces polskich szybowników sprzed 6 lat, gdy w „Skrzydlatej" ukazał się radosny tytuł: „27 razy trójkąt 300". Dziwnym zbiegiem okoliczności tamten wyczyn na I SMP dokonany był również 20 czerwca i również w sobotę. Zwycięzcą został Henryk Zydorczak, zaś w punktacji ogólnej na pierwszym miejscu pozostał Jerzy Wojnar.

Najtrudniejszą chyba była konkurencja VIII, rozegrana na termice bezchmurnej **w niedzielę 21 czerwca:** trójkąt 305 km Leszno — Gniezno — Ostrów — Leszno. Najlepszym wśród 20 zawodników, którzy wykonali zadanie, był Edward Makula, on też wysunął się na czoło w klasyfikacji ogólnej.

Po jednym dniu zasłużonego odpoczynku **we wtorek 23 czerwca** przeprowadzono IX konkurencję — przelot docelowo-powrotny do Ostrowa Wlkp., długości 184 km. Tylko 1 zawodnik nie ukończył w tym dniu przelotu, którego zwycięzcą został zawodnik austriacki Johann Fritz. Na pierwszej pozycji w klasyfikacji utrzymał się Makula. W wyniku niedyspozycji wycofał się z udziału w Mistrzostwach Józef Misiek (Poznań).

Środa 24 czerwca — przelot po trasie trójkąta 215 km Leszno — Zielona Góra — Lwówek — Leszno. W tej konkurencji, 10-tej, z kolei, 34 zawodników znalazło się na mecie, choć początkowo niski pułap noszeń i słabe warunki nie zapowiadały radykalnej poprawy, która później nastąpiła. Po raz pierwszy zwyciężono odniósł pilot szybowca dwumiejscowego — Ireneusz Kucharski z Warszawy, a Zydorczak powtórnie objął prowadzenie w klasyfikacji ogólnej.

Dwa następne dni upłynęły na oczekiwaniu na poprawę warunków meteo, które miały zadecydować o tym, czy dojdzie do ostatecznej rozgrywki między zawodnikami, czy też koniec Mistrzostw zastanie klasyfikację w dotychczasowym układzie.

W sobotę 27 czerwca pogoda dała pilotom ostatnią szansę — ostatnią, poważną, zresztą konkurencję — przelot docelowo-powrotny do Inowrocławia, długości 320 km. Wśród 27 zawodników, którzy ukończyli zadanie, nie było jednak ani przodownika Henryka Zydorczaka, ani zajmującego II miejsce z różnicą 5 pkt Makuli... Drugie zwycięstwo w konkurencji zapisał na swym koncie Johann Fritz, a tytuł Szybowcowego Mistrza Polski na rok 1959 przypadł w udziale Jerzemu Popielowi, który powtórzył swój sukces z I SMP w roku 1953. Szybowcowym wicemistrzem Polski został rewelacyjny zawodnik Aeroklubu Łódzkiego — Józef Pieczewski, III miejsce wywalczył Zbigniew Kirakowski.

Na uroczyste zakończenie V Szybowcowych Mistrzostw Polski, które nastąpiło **w niedzielę 28 czerwca,** przybył m. in. wicepremier Stefan Jędrychowski oraz dowódca Wojsk Lotniczych, generał dywizji-pilot Jan Frey-Bielecki. Prezes Aeroklubu PRL wiceminister Stefan Antosiewicz dekorował Jerzego Popiela szarfą mistrzowską.

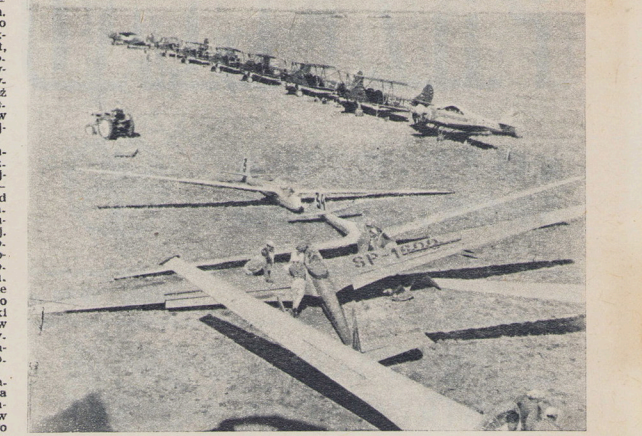
Nagrody w postaci pucharów i kryształów otrzymali zawodnicy, którzy zajęli pierwszych 7 miejsc w ogólnej klasyfikacji, jak również zwycięzcy poszczególnych konkurencji.

Zakończenie uświetniły pokazy lotnictwa wojskowego i sportowego, poczem zawodnicy i goście udali się na pożegnalny obiad. Wieczorem w sali Domu Kultury w Lesznie rozpoczęła się zabawa, która do późna w nocy zabawa uczestników Mistrzostw i społeczeństwa miasta.

* * *

Wracając do spraw sportowych, na podkreślenie zasługuje bardzo wyrównany poziom czołowej grupy zawodników. Do końca Mistrzostw różnice w punktacji były na tyle małe, że każda konkurencja przynosiła zasadnicze przesunięcia w klasyfikacji, co nie zmienia faktu, że grupę tę tworzyli starzy doświadczeniem zawodnicy o znanych nazwiskach. Dużym sukcesem jest zajęcie 6 miejsca przez Pelagię Majewską oraz 9 i 10 przez pilotów zagranicznych, Fritza i Legenyei.

Dobór konkurencji w Mistrzostwach nie był sprawą łatwą. Skomplikowane sytuacje meteorologiczne powodowały, że decyzje jednośnie wyboru zadania dnia były niejednokrotnie podejmowane na krótko przed otwarciem startu. Dowodem słuszności tych decyzji jest fakt, że w większości konkurencji (każda na innej trasie!) przeważająca część zawodników kończyła przelot, ale przy prawie pełnym wykorzystaniu okresu dnia lotnego. O średniej skali tych konkurencji, z których aż 8 rozegrano na trasach zamkniętych, mówi suma punktowanych kilometrów, przeciętnych na szybowcach podczas Mistrzostw: około **100 000** km! Średnio wypada więc **9 100** km na jedną konkurencję. Przed dwoma laty w IV SMP, przy 40 zawodnikach, średnia wyniosła tylko 5 400 km (37 700 km i 7 konkurencji), zaś w I SMP w Lesznie w roku 1953 (bo tylko te dwie imprezy jako największe pod względem liczby zawodników są porównywalne z tegorocznymi Mistrzostwami) — przy 42 zawodnikach ok. 6 500 km (39 000 km i 6 konkurencji).



Zmontowane szybowce czekają swojej kolejki zaciągnięcia na start. Grupka pilotów wolny czas wykorzystuje na rozmowę z mapą w ręku.
Foto: T. Malinowski

Wylatano ogółem na szybowcach **około 2 800 godzin,** co stanowi ok. **70 godzi na pilota.** Nic dziwnego, że w czasie zawodów rzeczoznawcy KCSP byli zmuszeni przedłużać resurs kilku szybowcom, które go skończyły.

Należy jeszcze wymienić rekordowe wyniki, uzyskane na V Szybowcowych Mistrzostwach Polski (w nawiasach wyniki dotychczasowe).

Najceniejszym wyczynem jest pretendujący do zatwierdzenia jako **kobiecy rekord krajowy i międzynarodowy** rezultat **Pelagii Majewskiej** w VII konkurencji — odległość przelotu docelowo-powrotnego, wynosząca **364 km (341,9 km).**

Drugi **rekord krajowy** ustanowił w klasie D-2 **Ireneusz Kucharski** z pasażerem **Jerzym Rudzińskim** w X konkurencji: prędkość 72,3 km/h (66,048) na trasie trójkąta 200 km.

Trzy krajowe wyczyny homologowane: prędkość przelotu docelowego 200 km (IV konkurencja, trasa Leszno — Łódź):

D-1	**Andrzej Kmiotek**	110,0 km/h (76,4)
D-2	**Tadeusz i Urszula Śliwakowie**	108,5 km/h (85,8)

D-1 Kobiecy: **Pelagia Majewska** 95,8 km/h (—)

Ponadto padły dwa wyniki lepsze od obecnych rekordów krajowych i międzynarodowych, niestety różnica jest za mała do uznania tych wyczynów za rekordy. Są to prędkości:

Lucyny Bajewskiej na trójkącie 300 w VIII konkurencji — 50,2 km/h (50,032)
Pelagii Majewskiej na trójkącie 200 w X konkurencji — 60,7 km/h (59,930).

5 rekordów krajowych pobili zawodnicy zagraniczni: Lajos Legenyei (Węgry) — prędkość na trasie docelowej 200 km w IV konkurencji,
Johann Fritz (Austria) — odległość przelotu docelowo-powrotnego (VII konkurencja), oraz prędkości na trasach trójkątnych 100, 200 i 300 km (odpowiednio: konkurencja treningowa, X i VIII).

* * *

Powyższe krótkie omówienie V Szybowcowych Mistrzostw Polski nie wyczerpuje tego interesującego tematu. Prawdopodobnie niejeden uczestnik czy obserwator tej wielkiej imprezy zechce zabrać głos w sprawie Mistrzostw. Liczymy również na to, że Komisja Szybowcowa Aeroklubu PRL podzieli się z ogółem pilotów w Polsce swymi wnioskami z zawodów.

O „XI LOCIE" SŁÓW

JAK wynika z ilości startujących załóg w roku ubiegłym i bieżącym oraz z wypowiedzi startujących pilotów, zawody samolotowe pod nazwą Lot Południowo-Zachodniej Polski organizowane przez Aeroklub Krakowski zdały egzamin tak pod względem wzrostu ilości załóg, jak poziomu rozgrywanych konkurencji i popularności. Powodzenie tej imprezy nie jest tajemnicą. Szkoda tylko, że przy organizacji Mistrzostw Polski Juniorów czy Seniorów nikt na to nie wpadł. Po prostu Aeroklub Krakowski przeprowadził zawody na wysokim poziomie organizacyjnym, a co najważniejsze nadał im atmosferę czysto sportową, co się uwidaczniało przez cały czas trwania tej imprezy. Muszę z radością stwierdzić, że tak sportową atmosferę, zdrową rywalizację i wysokie poczucie odpowiedzialności komisji sędziowskiej spotykam po raz drugi i to właśnie na zawodach w Krakowie (mówię oczywiście o imprezach samolotowych wyłącznie). Organizatorzy zawodów „wychodzili niemal ze skóry", by zawodnicy poczuli się jak w lotniczej rodzinie, a poza tym potrafili zagrać na uczuciach zawodników, zdawałoby się niewinnymi, a jakże mocnymi argumentami.

Przykładem tego może być sposób powitania zawodników po przylocie na lotnisko Rakowice. Otóż każda załoga witana była kwiatami przez gurpki młodocianych harcerzy, którzy przy tym życzyli każdej załodze sukcesów podczas zawodów. Wierzcie mi, że wielu uczestników było tak tym zaskoczonych, że ze wzruszenia nie mogli wymówić słowa i świata wraz z życzeniami kwitowali sympatycznym dziecialkom pocałunkami, a w rozmowach później oświadczyli, że to było coś nie spotykanego dotąd na tego rodzaju imprezach.

Sam układ konkurencji, ich treść, był bardzo ciekawy i składał się z pięciu konkurencji:

1. Zlot na punktualność z mierzeniem różnicy prędkości w dwóch bazach na dolocie od KPT do mety. Wprowadzenie pomiaru prędkości w bazach utrudniało nieco konkurencję, ale za to uczyniło ją bardziej nową i atrakcyjną.
2. Lot po trasie łamanej na orientację i radio był również ciekawą konkurencją, lecz — moim zdaniem — miał jedną wadę: do punktacji liczyło się ujemnie tylko spóźnienie na mecie, a nie liczono za wczesnego przyjścia. Stwarzało to możliwość częściowej przypadkowości w uzyskanych wynikach i nie jest „zdrowe" dla eksploatacji silników.
3. Lot na radio i orientację był bardzo atrakcyjny i nowy, tylko samo ustawienie zadania nie było zbyt szczęśliwe. Zadanie brzmiało: pierwszy odcinek trasy należało wykonać lecąc według wskazań RPK, odszukać radiostację prowadzącą i zrzucić na nią meldunek, następnie lecieć z podanym kursem i odległością, gdzie będzie wytyczny znak, na który należy zrzucić meldunek. Druga połowa zadania identyczna jak pierwsza, z tym, że po znalezieniu ostatniego znaku należało zameldować się nad taśmą w oznaczonym miejscu i czasie.

   Otóż z lotniska wyjściowego do radiostacji prowadzącej nie było dalej jak 10 km i następny odcinek przechodził koło lotniska wyjściowego co stworzyło możliwości odnalezienia pierwszej radiostacji na podstawie obserwacji startujących poprzedników, nawet załogom nie mającym sprawnie działającego urządzenia radiowego. Przy tej okazji należałoby podkreślić, że posiadane urządzenia radiowe na samolotach wielu załóg były przygotowywane dopiero na zawodach, z braku możliwości wykonania tego we własnych aeroklubach. Nasuwa się więc pyta-

„Mucha – Standard" w serii

Mgr inż. Roman Zatwarnicki

Po zwycięskiej próbie, jaką przebyty w Lesznie ubiegłego roku prototypy szybowców „Mucha-Standard", zakwalifikowano je do produkcji seryjnej.

Jak uczy długoletnie doświadczenie, budowa serii ze skromnej dokumentacji prototypowej mija się z celem tym bardziej, że zauważone podczas użytkowania prototypu usterki i niedociągnięcia należy zawsze usunąć, ażeby sprzęt seryjny był od nich wolny. Z tego też powodu grupa konstruktorów w osobach mgra inż. Albina, mgra inż. Brachackiego, inż. Graczа, Grzywacza, Mandy oraz autora tego artykułu i innych opracowała w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym seryjną dokumentację tego szybowca. W tym celu wykorzystane cenne spostrzeżenia i uwagi pilotów doświadczalnych zakładu — kol. Zientka i inż. Skrzydlewskiego, jak również uwzględniono warunki ekonomiczne, rozpatrując dosłownie każdy fragment konstrukcji z punktu widzenia prostoty wykonania.

Dalszą walkę o ekonomię i jakość prowadzi Dział Technologiczno-Fabrykacyjny, który pod kierownictwem inż. Skarbińskiego w osobach ob. ob. Żurka, Jurczyka, Cieśli, Czerbaka i innych opracował potrzebne oprzyrządowanie i pozostałą dokumentację technologiczną. Tak przygotowaną dokumentację otrzymał warsztat SZD dla realizacji serii doświadczalnej. Prace te są już daleko zaawansowane i pierwsze egzemplarze wyfruną już w trzecim kwartale br.

Dla zaspokojenia ciekawości Czytelników podam w skrócie zestawienie ważniejszych zmian konstrukcyjnych, które nie naruszyły zasadniczych gabarytów szybowca i jego własności lotnych.

Względy natury estetycznej oraz chęć zharmonizowania sylwetki szybowca w widoku z góry i z boku wskazały na ster kierunkowy, który swoimi okrągłymi kształtami kłóci się z pozostałymi sterami i skrzydłem. Zachowano więc dawną powierzchnię, a zmieniono obrys na bardziej prosty w kształcie.

Nowa tablica posiada nieco inaczej rozmieszczone przyrządy i otrzymała jako nowość niewielki stolik pozwalający pilotowi np. na umieszczenie mapy w dobrze widocznym miejscu.

Przy okazji rozwiązania wentylacji kabiny zwrócono uwagę na często występujące w locie zjawisko zapocenia się od wewnątrz szklanej osłony. Ażeby temu zapobiec, skierowano strumień powietrza znad tablicy przyrządów wprost na wewnętrzną powierzchnię szyby, podobnie do urządzeń stosowanych w przemyśle samochodowym, co jest jednak nowością w szybownictwie. Pobór powietrza wentylacyjnego następuje przez otwór dokoła haka do holu w kołpaku kadłuba, po czym specjalnym przewodem jest ono sprowadzone nad tablicę przyrządów, gdzie zainstalowano zasuwkę dostępną dla pilota.

W naszych szybowcach jednomiejscowych umieszczano dotychczas aparaturę tlenową mocując poszczególne jej części składowe w najwygodniejszych punktach szybowca i łącząc je długimi przewodami. Tak wbudowana instalacja tworzy praktycznie jedną całość z szybowcem, a przeniesienie jej na inny egzemplarz wymaga już zasadniczo pracy warsztatowej. Również uzupełnienie tlenu w butlach może się odbywać jedynie przy szybowcu.

Te mankamenty natury użytkowej skłoniły konstruktorów „Muchy-Standard" do zbudowania zwartego zespołu butli tlenowej z mieszalnikiem, zaworami oraz wskaźnikami — umieszczonego przed drążkiem sterowym. Cały ten kompleks posiada tylko dostępne do wszystkich zaworów, jest dobrze kontrolowany wzrokiem pilota oraz daje się łatwo zdemontować bez użycia jakichkolwiek narzędzi.

Gdyby jedna butla tlenowa o pojemności 2 litrów należąca do kompletu nie pokrywała wystarczająco zapotrzebowania na tlen, np. w długotrwałych lotach falowych, istnieje możliwość podłączenia dodatkowo dowolnej baterii butli umieszczonych w dogodnych miejscach szybowca.

Forma umocnienia zespołu do szybowca pozwala na zabudowanie aparatury również do innych typów szybowców, po uprzednim dorobieniu drobnych zresztą uchwytów.

Powtarzające się od dłuższego czasu krytyczne głosy z terenu odnośnie sztywności stosowanych dotychczas pedałów szybowcowych oraz używanych w nich krążków spowodowały, że problem ten postawiono ponownie w biurze konstrukcyjnym SZD i skonstruowano nowe sztywniejsze pedały przesuwne w locie, które zastosowano w tym szybowcu w serii.

Prototyp szybowca „Mucha-Standard" posiada podłogę wkomponowaną płynnie między siodełkiem i pedałami, co tworzy wzrokową harmonię, ale nie daje wygodnego oparcia dla nogi podczas wsiadania i wysiadania z szybowca. W serii wprowadzono zmianę, polegającą na przedłużeniu podłogi, tworząc przed siodełkiem rodzaj progu. Uzyskane w ten sposób miejsce na obcas dla wstającego z szybowca pilota gwarantuje mu pewną wygodę oraz likwiduje potrzebę deptania po siodełku.

Na marginesie wspomnę o tym, że Aeroklub Francji przysłał nam do wiadomości wyniki przeprowadzonej homologacji naszego sprzętu według przepisów obowiązujących we Francji. Zauważono tam lepsze własności użytkowe polskich szybowców, zwracając m. in. uwagę na możliwość wejścia i wyjścia z szybowca bez konieczności stawania na siodełku.

Jedynym z niedomagań prototypu była trudność manipulacji szybowcem na ziemi, spowodowana przez zbyt mało wystające kółko. W serii wysunięto więc kółko bardziej z obrysu, a spowodowany przez to wzrost oporu szkodliwego skompensowano częściowo tym, że płozę tylną wkomponowano głębiej do szybowca. Normalna pozycja na ziemi szybowca pustego jak i z pilotem jest taka, że opiera się on na kółku i płozie przedniej, mając usterzenia uniesione do góry. Transport szybowca na ziemi polega na naciśnięciu ogona nieco do dołu i toczenie go na kółku transportowym. Zbędne więc jest w tym przypadku uciążliwe noszenie ogona podczas manipulacji na ziemi. Płoza ogonowa jest więc potrzebna jedynie jako zabezpieczenie przy podchodzeniu do lądowania na bardzo małych prędkościach, kiedy to istnieje możliwość zetknięcia się szybowca z ziemią najpierw płozą ogonową, a potem dopiero kółkiem i płozą przednią. Sytuacje takie, jakkolwiek możliwe, będą się w praktyce zdarzały raczej rzadko. Z tego więc powodu wykonano płozę drewnianą przyklejoną do kadłuba, a uformowano ją tak opływowo zarówno z przodu do tyłu jak i z tyłu do przodu, że nie istnieje nawet teoretyczna możliwość zaczepienia się o nią linki wyciągarkowej, nawet przy błędnych sytuacjach podczas startu. Amortyzację tej płozy oparto na pilce tenisowej.

Dalszą nowością jest zmiontony sposób zamykania i otwierania osłony limuzyny, gdyż zastosowane w prototypie rozwiązanie było nie dość pewne.

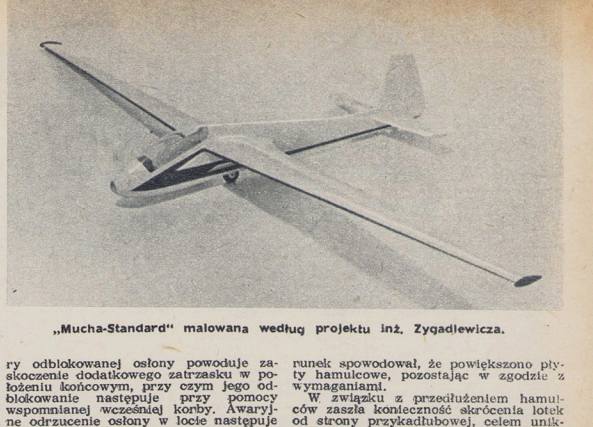
W poprzek otwieranej jak w prototypie osłony umieszczono poziomą korbę łączącą dwa boczne zamki. Dociśnięcie korby w dół zamyka osłonę, a podniesienie jej do góry powoduje odblokowanie zamków. Dalsze uniesienie do góry odblokowanej osłony powoduje zaskoczenie dodatkowego zatrzasku w położeniu końcowym, przy czym jego odblokowanie następuje przy pomocy wspomnianej wcześniej korby. Awaryjne odrzucenie osłony w locie następuje przez jej normalne otwarcie, po czym nadmiech powietrza powoduje zerwanie bezpiecznika i swobodne jej odpadnięcie od szybowca.

Opublikowane niedawno zmienione warunki budowy szybowców wykazały, że prędkość szybowca ograniczona otwartymi hamulcami jest nieco za wysoka w stosunku do dopuszczalnej prędkości maksymalnej. Wzgląd na ten warunek spowodował, że powiększono płyty hamulcowe, pozostając w zgodzie z wymaganiami.

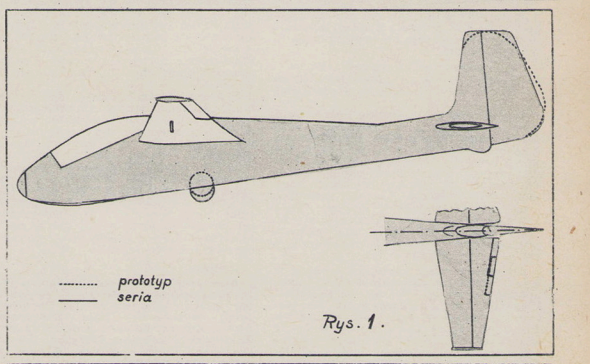
W związku z przedłużeniem hamulców zaszła konieczność skrócenia lotek od strony przykadłubowej, celem uniknięcia wpływu zawirowań powstających przy hamulcach otwartych. Efektem takich zawirowań spływających na lotkę może być wywołanie niepożądanych drgań lotki.

Dalszą zmianę, którą można z zewnątrz łatwo dostrzec, jest przesunię-

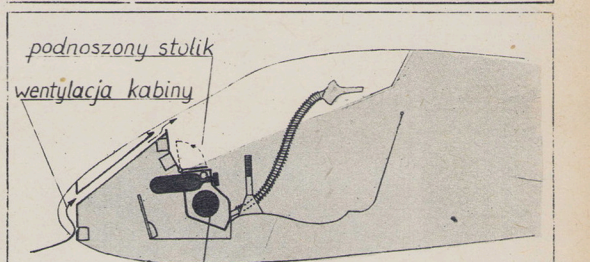
DOKOŃCZENIE NA STR. IV



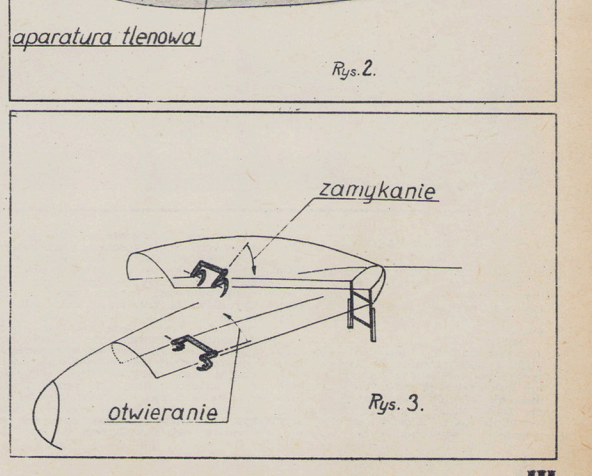
„Mucha-Standard" malowaną według projektu inż. Zygadlewicza.



Rys. 1.



Rys. 2.



Rys. 3.

KILKA

nie, czy my jesteśmy aż tak bogaci, że możemy pozwalać sobie na dewastację choć przestarzałego, niemniej dla nas nowoczesnego i drogiego sprzętu radiowego? APRL w tej sprawie winien być bardziej energiczny i przynajmniej zabezpieczyć i uruchomić posiadane radiourządzenia, a nie kurczowo trzymać się zasady, że jak wyjazd na polowanie, to bierzemy się do karmienia psa.

4. Lot nocny z odnaleźieniem punktu na trasie i wyjściem na czas przypadł wszystkim do gustu. Na przyszłość jednak należałoby w tę konkurencję włączyć również mierzenie różnicy prędkości na bazach, co uczyni konkurencję bardziej ciekawą.
5. Ostatnia konkurencja — lot nawigacyjny po trasie trójkątnej w zakrytej kabinie, jest u nas konkurencją nową i dość ciekawą. Moim zdaniem — należałoby ją kontynuować. Ośmielam się także twierdzić, że mogłaby ona z powodzeniem zastąpić na mistrzostwach Polski konkurencję w skoku na bramkę, jako nie bardzo realną przy obecnie eksploatowanych samolotach.

W sumie krakowskie zawody były bardzo przyjemną imprezą, mogącą być przykładem jak należy organizować zawody lotnicze. Stąd wniosek, że nawet przy obecnie posiadanym sprzęcie i odpowiedniej organizacji można organizować ciekawe imprezy samolotowe, trzeba tylko chcieć. Szkoda, że na krakowskich zawodach nie było przedstawiciela komisji samolotowej APRL, bo można tam było wyciągnąć wiele ciekawych wniosków.

Kolegom z Krakowa — wiele uznania za tak miłą imprezę i życzenia jeszcze większych sukcesów w organizacji kolejnych zawodów im. Fr. Żwirki.

Instr. pil. MIECZYSŁAW DĄBKOWSKI

LIST DO REDAKCJI

Czego nauczyliśmy się na spadochronowym obozie wyczynowym w Strzebielinie?!

KTO jest odpowiedzialny za zorganizowanie obozu wyczynowego skoczków spadochronowych w Strzebielinie?

Rozpoczęcie obozu wyznaczono na 19 czerwca br. Zjechało piętnastu wyczynowców i co się okazało? Okazało się, że na miejscu nie ma żadnego zabezpieczenia pod względem sprzętu, nie mówiąc o zakwaterowaniu. Aeroklubu zostały powiadomione początkowo, aby wysłać tylko skoczków. 20 czerwca, a więc już po wysłaniu skoczków, przyszły telegramy do aeroklubów, aby skoczkowie zabrali ze sobą całe wyposażenie, tzn. spadochrony wyczynowe ST-5, stopery, rękawice, automaty itd. Jak mogą aeroklubu wysyłać spadochrony, jeżeli w ogóle takich nie mają, jak np. Szczeciński, Śląski, Zielonogórski, Tatrzański itd.? A czy sprzęt przy transporcie z tak odległych aeroklubów się nie niszczy? Skoczkowie otrzymują pieniądze tylko na przejazd, a nie na transport. Aby dojechać do Strzebielina, trzeba najmniej dwa razy się przesiadać. Często pociągi są przepełnione, nie ma gdzie umieścić spadochronu. Niszczy się przez zabrudzenie, gniecenie (siadanie na nim) itd.

W tej chwili jest już 26 czerwca, siedzimy tu już przeszło tydzień i czekamy. Zapadła decyzja, że wyjeżdżamy jutro do domów.

Aby uniknąć na przyszłość takich — delikatnie mówiąc — niespodzianek, piszemy ten artykuł do ogólnej wiadomości.

Kto ma pokryć wszystkie koszty związane z przybyciem i odjazdem z tutejszego obozu? Aby nie być gołosłownymi, przytoczymy kilka cyfr. Podróż w jedną stronę, np. z Nowego Targu, kosztuje 250 złotych, wyżywienie jednego skoczka wynosi 25 złotych dziennie. Większość wyczynowców pracuje zawodowo i na ten okres pobrali urlopy, niektórzy nawet bezpłatne. Ludzie ci mają nie tylko zmarnowany urlop, ale także są poszkodowani finansowo. A kto resztę zapłaci? Państwo?

Chcemy jeszcze poruszyć kwestię samego miejsca zorganizowania obozu spadochronowego — w Strzebielinie. Uważamy, że miejscowość ta na tego rodzaju obóz w ogóle się nie nadaje. Przez cały dzień wieją gwałtowne, porywiste wiatry, zresztą nawiasem mówiąc organizatorzy Spadochronowych Mistrzostw Polski z 1957 roku wiedzą o tym, że skakać można tylko bardzo rano i późnym wieczorem.

Uważamy, że aby organizować tego rodzaju obozy, w pierwszym rzędzie należy postarać się o sprzęt, głównie o spadochrony, a następnie wyznaczać dzień przyjazdu skoczków. A nie tak, jak to miało miejsce np. w Poznaniu, że p. Naczelnik Wydziału Spadochronowego na siłę wysłał skoczków, obiecując w najbliższych (czterech) dniach załatwić przysłanie ST-5, nie mówiąc już o odwieszeniu osłon na PD-47.

Chcemy wiedzieć, kto ma być za to odpowiedzialny. W żadnym wypadku nie winimy tutejszego kierownictwa, które w związku z takim stanem rzeczy ma tylko kłopoty.

Jeżeli chodzi o tegoroczne mistrzostwa spadochronowe, uważamy, że należy przesunąć je na dalszy okres, względnie przełożyć jeszcze na następny rok. Chodzi o to, aby wszyscy startujący zawodnicy mieli równe szanse, a to uzależnione jest tylko od bezpośredniego treningu przed mistrzostwami, który z powodu tak „zorganizowanego" obozu nie miał zupełnie miejsca. W aeroklubach o takim treningu nie może być mowy, gdyż nie ma odpowiednich samolotów, instruktorów i sprzętu.

Aby zapewnić na przyszłe lata dopływ nowych wyczynowców, również aeroklubu powinny być zaopatrzone w większą ilość spadochronów wyczynowych. A nie jak to jest w tej chwili, że aeroklubu mają tylko jeden względnie żadnego spadochronu wyczynowego, nie mówiąc o Aeroklubie Warszawskim. Była też już kilkakrotnie poruszana sprawa trenerów spadochronowych i też nic z tego nie wyszło.

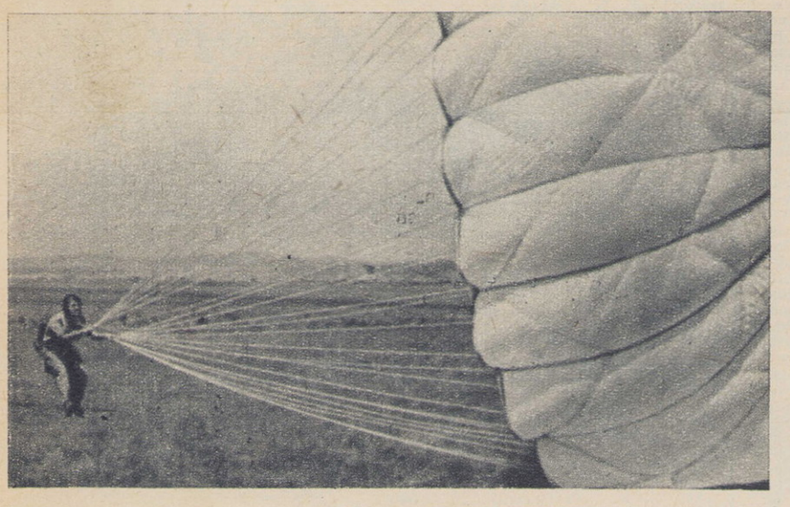
Prosimy Zarząd Główny APRL i Komisję Spadochronową o przeanalizowanie sytuacji w sporcie spadochronowym w Polsce, zbadanie przyczyn straty tegorocznego sezonu z powodu braku sprzętu, który jak słuchy niosą mógł być przekazany. Oczekujemy ustosunkowania się Zarządu Głównego i Komisji Spadochronowej do powyższych uwag i podania do publicznej wiadomości nie tylko nam, ale i innym wyczynowcom nie przebywającym w tej chwili na tutejszym obozie, a których powyższe sprawy też interesują.

Podpisali:

Aleksandra Wojtkowiak, Janina Krajewska, Stanisława Kursa, Krystyna Gabor, Roman Cojdner, Janusz Chodowiec, Jerzy Wesołowski, Leon Borensztejn, Alfred Kopiec, Edward Kulesza, Andrzej Kolatowski, Zbigniew Szerszeń, Romuald Dołżonek, Andrzej Wójek, Bohdan Porębski, Jan Stryjak.

List ten kierujemy pod adresem Dyrekcji Aeroklubu PRL, skąd spodziewamy się wyjaśnień w wyżej poruszonej sprawie.

Redakcja



„MUCHA-STANDARD" — c.d.

cie klapki wyważającej steru wysokości w kierunku płaszczyzny symetrii szybowca. Nowe położenie gwarantuje lepsze wykorzystanie efektów aerodynamicznych przy mniejszych kątach wychylenia klapki.

Ostatnim motywem, który tutaj poruszę, jest zmiana lakierowania zewnętrznego i wewnętrznego szybowca. Estetyczne podkreślenie z natury już pięknej linii szybowca może dać dalsze podniesienie efektów optycznych. Tendencje takie widać wyraźnie w ewolucji kształtów oraz kolorów w żywotnym przemyśle samochodowym zagranicą.

Ażeby nie poprzestawać jedynie na własnych możliwościach graficznych, SZD zwróciło się do autorytetu w tej dziedzinie na terenie kraju i już nowe seryjne „Muchy-Standard" otrzymają szatę graficzną według projektu inż. Zygadlewicza. Zdradzę na razie tylko tyle, że koncepcja jest jedna, ale w tym samym rysunku będą wykonane różne warianty kolorowe. Duże możliwości w połączeniach różnych barw sprawią, że prawie każdy szybowiec budowanej obecnie serii doświadczalnej będzie inaczej wyglądał. Będzie to pewną nowością, która ożywi kolorami lotniska polskie, jak to z dużym efektem można było zauważyć podczas ostatnich mistrzostw świata w Lesznie.

IV Krajowe Zawody Szybowcowe w Czechosłowacji

Obecnie podajemy dalsze szczegóły z przebiegu zawodów szybowcowych we Vrchlabi.

VII KONKURENCJA — przelot na trasie Vrchlabi — Nitra (4 czerwca).

Klasa otwarta: 1—2. Zejda — Kumpost — 376 km (800 pkt.), 3. Marecek — 370 km (384 pkt.), 4. Popiel (Polska) — 367 km (775 pkt.).

Klasa standard: 1. Havranek — 337 km (800 pkt.), 2. Navratel — 282 km (577 pkt.), 3. Hudoba — 231 km (486 pkt.).

VIII KONKURENCJA — prędkościowy przelot po trasie trójkąta 100 km Vrchlabi — Hodkovice — Jicin — Vrchlabi (5 czerwca).

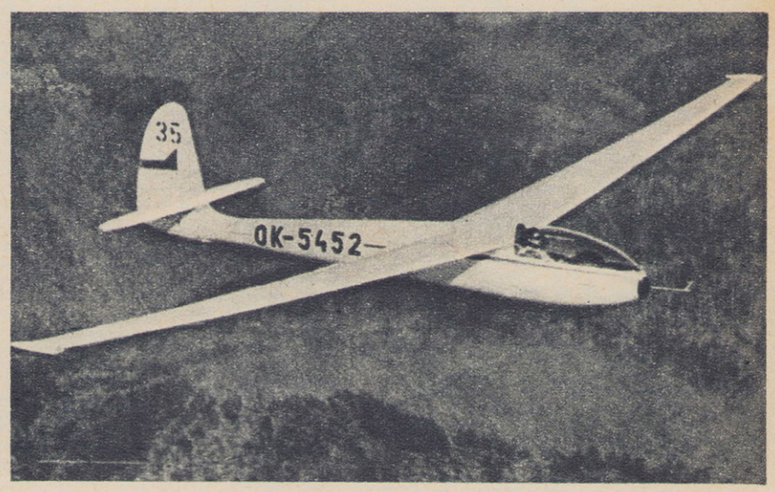
Klasa otwarta: 1. Kumpost — 88,74 km/h (800 pkt.), 2. Vrbracky — 88,74 km/h (800 pkt.), 3. Zejda — 86,22 km/h (771 pkt.), 6. Popiel (Polska) — 73,74 km/h (634 pkt.).

Klasa standard: 1. Stratil — 65,10 km/h (800 pkt.), 2. Moucka — 63,06 km/h (776 pkt.), 3. Svoboda — 61,20 km/h (752 pkt.).

W wyniku rozegrania ośmiu konkurencji pierwsze miejsce w klasie otwartej zdobył aktualny wicemistrz świata **Rudolf Mestan** (C. Budejovice) na szybowcu VT-100 „Demant", uzyskując łącznie 6 066 punktów. Drugie miejsce zajął **Vladislav Zejda** (Brno) na szybowcu L-21 „Spartak" wynikiem 5 850 punktów. Trzecie — **Vaclav Marecek** (Prahaměsto) — 5 834 pkt. Na szóstym miejscu uplasował się **Jerzy Popiel** (Polska) startujący na szybowcu L-13 „Blanik" i w rezultacie uzyskał 4 722 pkt; 7. Dauman (NRD) — 4 722 pkt; 8. Opitz (Węgry) — 3 712 pkt.

W klasie standard pierwsze trzy miejsca zajęli: 1. **Tadeas Walla** (Nitra) — 4 938 pkt; 2. **Milan Svoboda** (Pizen) 4 836 pkt; 3. **Jozef Havranek** (Liberec) — 4 768 pkt.

Vaclaw Marecek na „Demancie".



Z KRAJU — POKRÓTCE

GLIWICE

Od wczesnych godzin rannych w dniu 21 czerwca ciągnęły grupki chłopców na lotnisko Aeroklubu Gliwickiego. W dniu tym na lotnisku zostały rozegrane Aeroklubowe Zawody Modeli Latających zorganizowane przez miejscowy aeroklub, a jednocześnie eliminacje do Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających, które odbędą się w Białymstoku.

Ogółem startowało 48 modelarzy z 9 modelarni z całego terenu Aeroklubu Gliwickiego. A oto wyniki zawodów:

Kategoria A — szybowce

I miejsce — R. Balcerowski (Gliwice)	—	385 pkt.
II miejsce — J. Słowik (Tarnowskie Góry)	—	368 pkt.
III miejsce — J. Chmielorz (Gliwice)	—	351 pkt.

Kategoria B — modele z napędem gumowym

I miejsce — R. Bujara (Tarnowskie Góry)	—	394 pkt.
II miejsce — R. Kyl (Gliwice)	—	385 pkt.
III miejsce — H. Kampka (Toszek)	—	302 pkt.

Kategoria C — modele z napędem silnikowym

I miejsce — Rek (Tarnowskie Góry)	—	465 pkt.
II miejsce — H. Brom (Rokitnica)	—	442 pkt.
III miejsce — W. Kroczek (Rokitnica)	—	315 pkt.

Wyniki zespołowe

I miejsce — Modelarnia w Tarnowskich Górach	—	985 pkt.
II miejsce — Modelarnia w Gliwicach	—	871 pkt.
III miejsce — Modelarnia w Rokitnicy	—	715 pkt.
IV miejsce — Modelarnia w Zabrzu	—	520 pkt.
V miejsce — Modelarnia w Rybniku	—	496 pkt.

Na zakończenie zawodów najlepsi zawodnicy otrzymali cenne nagrody w postaci silników modelarskich, teczek, piór wiecznych itp.

M. PAŹDZIOREK

WARSZAWA

W dniach od 17 do 20 czerwca na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego trenowała pięcioosobowa grupa skoczków przygotowująca się do V Spadochronowych Mistrzostw Polski. Treningiem kierowała była mistrzyni Polski i rekordzistka świata Romana Skatulska. Wykonano około trzydziestu skoków z opóźnieniem 20, 30 i 50 sekund. Styl spadania spadochroniarzy był zadowalający. Średnia celność skoków wahała się w granicach 10—20 m od środka krzyża.

Kilka skoków dokonano z samolotu An-2, wykorzystując go podczas oblotu technicznego. Pozostałe skoki przeprowadzono z CSS-13. W treningu brali udział: Jerzy Koss (331 s), Andrzej Otulak (73 s), Sławomir Rynek (51 s), Romana Skatulska (234 s) i Tadeusz Szymański (201 s).

Druga grupa skoczków warszawskich prowadzi trening w Ciechanowie. W pierwszych dniach lipca przewiduje się skoki na celność lądowania oraz skoki kombinowane. (m)

WYDAWNICTWO REDAKCJI TYGODNIKA
Redaguje Kolegium
Skrzydlata POLSKA